ANNO XIII - N. 1 GENNAIO 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE per il 1907.

Si rammenta ai soci che

entro il 15 gennaio

deve venir pagata la

quota per il 1907

che è di

L. 6 —

per i Soci abitanti nel Regno; di

L. 8 —

per i Soci dell'estero.

***

Chi ha già pagata la quota annuale di L. 6 o di L. 8 per il 1907 può diventare Socio per cinque anni (dal 1907 a tutto il 1911) inviando L. 24 se per l'interno, L. 32 se per l'Estero.

I Soci a pagamento quinquennale ricevono gratuitamente un elegante distintivo in argento.

***

Appena ricevuta la quota, invieremo ai rispettivi Soci il talloncino che rende valida la tessera per il 1907, e che serve come ricevuta.

***

A quei pochissimi soci del 1906 che non hanno ancora pagata la loro quota, ricordiamo che essi non riceveranno i primi quattro fogli della Carta d'Italia del Touring, che saranno distribuiti ai soci entro il gennaio corrente.

Areonautica ed Alpinismo

Il 28 novembre u. s., quando il precedente numero della *Rivista* era già in macchina, al Cova si offriva un banchetto ai due audaci areonauti Celestino Usuelli e Carlo Crespi, che, primi al mondo, traversarono le Alpi col pallone areostatico; ed il banchetto era offerto dai soci della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, i quali volevano protestare contro coloro che avevano preso in giro le Alpi, e si erano messi a più di 2000 metri sotto i loro piedi il Monte Bianco, che essi riuscivano a superare senza guide, senza *alpenstock*, e senza alcuno speciale equipaggiamento.

Celestino Usuelli

Celestino Usuelli.

L'Usuelli, un forte, serio e simpatico tipo della nuova razza italica, ha 29 anni; per il suo commercio di esportazione viaggiò l'India, la Cina, il Giappone, l'America; salì il Chimborazo, e di quella salita abbiamo pubblicato nella *Rivista* un'ampia relazione; ed oltre che valente alpinista egli è anche abilissimo nuotatore; ed è appunto a questa sua qualità che egli deve la propria salvezza nel triste incidente del 2 giugno, quando, caduto nell'Adriatico l'areostato sul quale egli girava nell'aria coi signori Nazzari e Minoletti, mentre i suoi due compagni miseramente annegarono, egli riuscì a salvarsi.

— A che pensava ella — gli chiesi — in quel tremendo frangente?

— Pensavo — egli mi rispose — tranquillamente all'angustia dell'Adriatico, e deploravo di dover proprio affogare in quel maruccio dopo avere tante volte

Invio della Carta d'Italia ai Soci del Touring, vedi a pag. 27.

attraversati i più vasti oceani della terra; pensavo alla sporcizia di quell'acqua, e deploravo di non essere morto invece lassù lassù, sulla montagna, quando un giorno mi ritrovai in grande pericolo fra le nevi purissime ed i ghiacci. —

Alla areonautica l' Uselli si è dedicato, con entusiasmo, da poco più di un anno. Fu infatti nell'ottobre del 1905 che egli fece, col capitano Frassinetti, la prima salita. Con lo stesso fece poi anche la seconda e la terza; ma l'uccellino aveva già messe le ali, e d'allora in poi cominciò a volare da sè. Sinora compiè 35 salite, delle quali 4 notturne; il che non fece scemare in lui la passione per l'alpinismo; e ciò è tanto vero che nelle recenti feste di Sant' Ambrogio egli fu sul Gran Paradiso; e nel discorso alto e geniale che tenne al banchetto, egli, ringraziando gli alpinisti, disse che proprio nell'alpinismo aveva attinte le energie necessarie per spingersi a più sublimi altezze.

Cartina dimostrativa dei *records* areonautici di distanza.

L'incidente dell'Adriatico non riuscì a fargli temere l'acqua; ed infatti il 14 ottobre, andato (col suo fido compagno Crespi, ben degno di lui) in pallone da Milano a Lugano in 55 minuti, cadde in quel lago, e vi fece un bagno lungo e delizioso.

Ma è l'aria, l'alta aria il suo elemento preferito.

— Il posto — egli mi diceva — più sicuro che ci sia in questo mondo — è la navicella d'un pallone, a 1000 metri d'altezza.

Il banchetto di protesta.

Al banchetto i commensali erano più di cento; e tutti applaudirono i brindisi del sig. Luigi Brioschi, presidente della Sezione di Milano del C. A, I., dell'avv. Rossi, sindaco di Busto Arsizio, patria dei due areonauti, del capitano Frassinetti alla signora Comotti (che era presente), la prima signora italiana salita in pallone libero, e del signor Caldirola presidente della Società areonautica italiana, il quale, dopo aver ringraziato a nome di questa, lesse telegrammi di saluto e di plauso del Re, della Regina Margherita, del duca degli Abruzzi, del generale Viganò, ministro della guerra, dell'ammiraglio Mirabello, ministro della marina, della Società areonautica di Roma, del prof. Celoria, del maggiore Moris, della brigata specialisti, e del conte Almerico da Schio.

Carlo Crespi.

Al banchetto erano non pochi areonauti: e più d'uno di essi ricordava un'altra recente ardita impresa, pure compiuta da italiani; cioè quella del signor Alfredo Vonwiller (socio vitalizio del Touring) il quale, nel concorso per la corsa Gordon Bennet, vinse, fra 16 concorrenti, il secondo premio.

Areonauti esteri.

Non erano, nei discorsi, dimenticati i grandi areonauti esteri.

— Santos Dumont — ricordava uno — dopo le sue prove coi mezzi più leggeri dell'aria, si è ora dato agli aereoplani, ed ha guadagnato recentemente il premio Deutsch di 50000 lire, col suo aereoplano 14 *bis*, col quale egli è arrivato, sul prato di Bagatelle, a compiere un volo di 50 metri, senza toccare il suolo. Il suo aereoplano è azionato da un motore di 50 HP.

— E dove — interrompeva un altro — lasciamo Zeppelin? Egli ha compiuto nuovi esperimenti col suo pallone sul lago di Costanza, con esito più felice che non nei tentativi precedenti. Egli durante 3 ore ha potuto fare delle evoluzioni in tutti i sensi sopra il lago, ritornando come volle al suo *hangar* di Friedrichschaffen. Nel medesimo tempo il conte de la Vaulx ritenta gli antichi esperimenti col suo *Mediterranée.*

— E di recente — ricordava un terzo — Santos Dumont, a Bagatelle, col suo areoplano automobile ha effettuato 4 esperimenti, nel terzo dei quali ebbe a percorrere 83 metri, in 7 secondi ed un quarto, ossia 42 chilometri all'ora circa; al quarto esperimento aumentando successivamente il grado di incidenza col suolo, e sorpassando sei metri di altezza, compì 220 metri in 21 secondi ed un quinto, ossia 37 chilometri circa all'ora. Questo volo avrebbe potuto essere più lungo, se la folla sulla " pelouse ,, non avesse disturbato gli esperimenti.

Altri ancora ricordavano il nuovo dirigibile la *Patrie*, proprietà del Governo francese, che ha deciso di dotare l'esercito di un numero imponente di tali navicelle aeree, e cioè di stabilirne almeno una in ogni fortezza; e noi oggi possiamo aggiungere che l'ultima uscita della *Patrie* è durata 2 ore e 12 minuti di marcia effettiva a grande velocità, percorrendo a volo d'uccello da 90 a 100 chilometri. Il viaggio fu felicissimo e a bordo dell'areonave trovavansi i signori: cap. Voyer pilota, tenente Bois, sot-

totenente Jachinis ed i meccanici Rey, Scheffer e Daguffroy.

— E perchè — interruppe un Tizio — parleremo sempre degli stranieri e mai dei nostri? Nel grande salone dell'areonautica all'Esposizione si vedeva una nuova

La navicella del dirigibile *Patrie*.

macchina per volare, l'*areociclopano* o *bicicletta volante* di Aldo Corazza di Este; cioè un areoplano con un biciclo opportunamente modificato per il volo aereo. È una cosa bene ideata, ed è da augurarsi che coll'areoplano si possano presto fare degli esperimenti.

Il campo areonautico.

Fra gli areonauti intervenuti al banchetto era anche il capitano Frassinetti. Nato a Parma or sono 41 anni, e reduce da tre campagne d'Africa, è, come l'Usuelli, un areonauta di data recente, avendo compiuta la sua prima ascensione soltanto il 2 giugno 1905.

— Che c'è di nuovo — gli chiesi — egregio capitano, nel campo areonautico?

— Nel campo areonautico — mi rispose — c'è di nuovo... il campo areonautico. Infatti, lo sviluppo che

Il dirigibile *Patrie* visto di fianco.

va prendendo in Italia la navigazione aerea, sia nel campo sportivo che nel campo scientifico, ha fatto sentire dovunque il forte bisogno di un centro areonautico, nel quale inventori studiosi, turisti dell'aria, possano trovare tutto ciò che è loro necessario. Per mia iniziativa, e coll'aiuto di molti studiosi ed amatori, si sta costituendo una Società, che dispone già di una somma rilevante, per l'impianto di un campo areonautico, provvisto di laboratorî per la costruzione e riparazione di areostati: di un'officina meccanica sperimentale per lo studio dei nuovi meccanismi, anche non

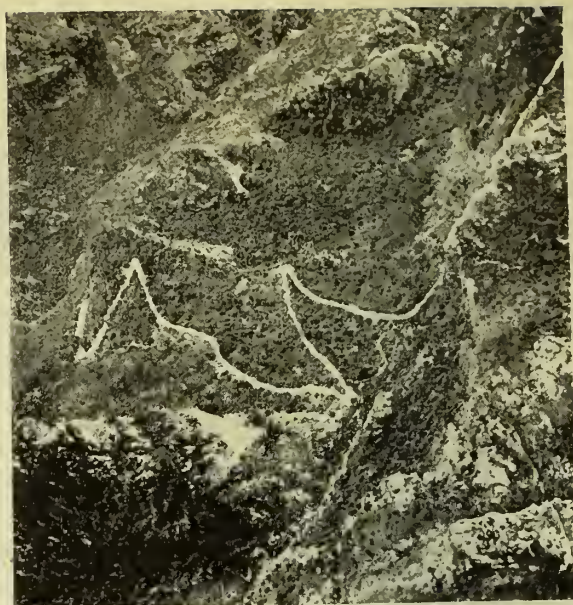
Santos Dumont a Bagatelle; riposo fra due esperimenti; motore 8 cilindri, 24 HP., 32 Kg.

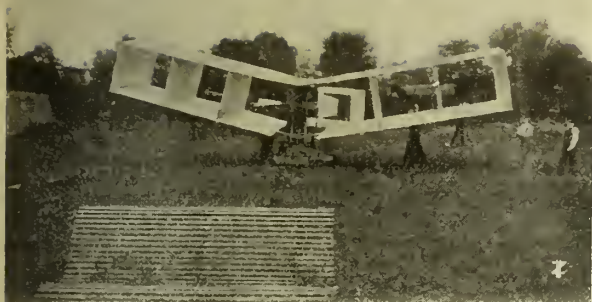
riflettenti l'areonautica: nonchè di un grandioso areodromo che risponda scientificamente a tutte le esigenze dei tempi. In questo campo, provvisto di forni prese di gaz idrogeno ed illuminante, di grandiosi *hangars* per il ricovero di areostati, e di stazione di lancio per gli apparecchi più pesanti dell'aria, tutti potranno fare esperienze ed ascensioni, sia frenate che libere, con areostati sferici, con dirigibili, o con macchine per volare. Il campo areonautico (in cui inizieremo anche una scuola di pilotaggio) sarà ultimata nella prossima primavera, a Villapizzone, non lungi dalla nuova officina del gaz.

— Conserva ella — gli dissi — sempre salda la fede nella navigazione aerea?

Messa in marcia dell'areoplano Dumont a Bagatelle.

— Saldissima! — egli mi rispose. — Noi dobbiamo conquistare, noi conquisteremo la via dell'aria, la via dell'avvenire, senza fossi, senza polvere, senza paracarri, senza ghiaia, senza stradini, senza spese di manutenzione, la via che avvolge il mondo, e sulla quale non si potranno segnare confini!

Il pallone *Condor* calato sul Monte Basamorto (1 luglio 1906) piegato e pronto pel trasporto. — (*Fot. Usuelli*).

Una vallata colle due catene montuose laterali vista dall'alto. (*Fot. Usuelli*).

Milano vista dal pallone a 2000 metri d'altezza. (*Fotografia Usuelli*).

L'areoplano di Santos Dumont visto dalla parte posteriore.

Motore dell'areoplano Blériot a Bagatelle.

Preoccupazioni degli alpinisti.

Molto più numerosi erano al banchetto gli alpinisti; e quei miei buoni colleghi dell'alpinismo mi sembravano profondamente impazienti, e pienamente persuasi che la protesta era giustificata; e pareva che pensassero fra sè e sè: « Se continuiamo così, siamo fritti! Si dovrà fare un'asta di *alpenstock*, corde, scarpe ferrate, e distintivi sul cappello, e rinunciare per sempre alle gioie dell'alpinismo. Per andare sul Monte Bianco, basterà recarsi al campo areostatico, salire in pallone e via! »

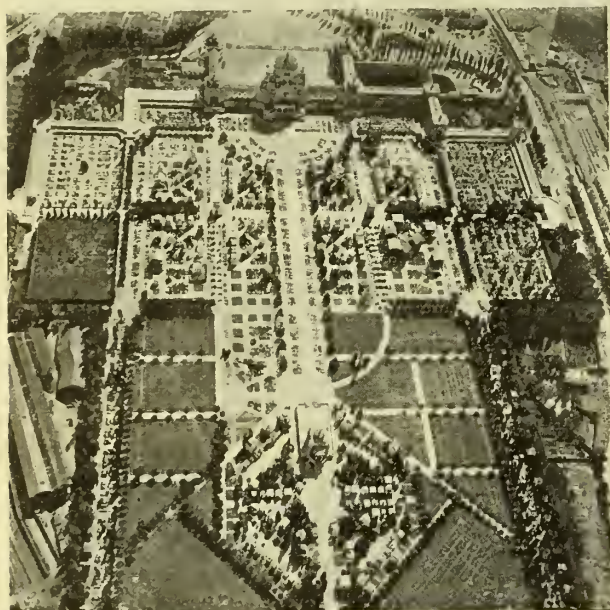
Ed uno osservava:

« Alcuni anni or sono i monti erano nostri, assolutamente nostri; da Milano alla più alta cima, era salva ed intemerata la nostra qualità alpinistica. Ma poi? Ma poi vennero i ciclisti a rubarci tutta la pianura, e vedemmo le biciclette portate (bene inteso, sulle spalle delle guide) traverso i passi nevosi. Quel benedetto Johnson, non contento di avere inventato il Touring, inventò anche il ciclo-alpinismo! »

Ed un secondo aggiungeva:

« E dove lasciate l'automobilismo? Le biciclette do-

L'Esposizione al Parco vista dal pallone a 1500 metri d'altezza *(Fotografia Usuelli)*.

vevano pur fermarsi al piede della montagna, o farsi portare in cambio di portare; ma ecco che gli automobili ci rubarono più della metà del nostro dominio. Alcuni anni or sono, sudai tre ore per salire da Ponte di Legno al Passo del Tonale, e la scorsa estate coll'automobile del conte C. Martinoni di Brescia percorsi quella stessa strada in 15 minuti, e senza sudare; sudai quattro ore per salire da Bormio al Passo dello Stelvio, ed ora coll'automobile si divora quella stessa strada

Il Cimitero Monumentale di Milano visto dal pallone a 1500 metri d'altezza. *(Fotografia Usuelli).*

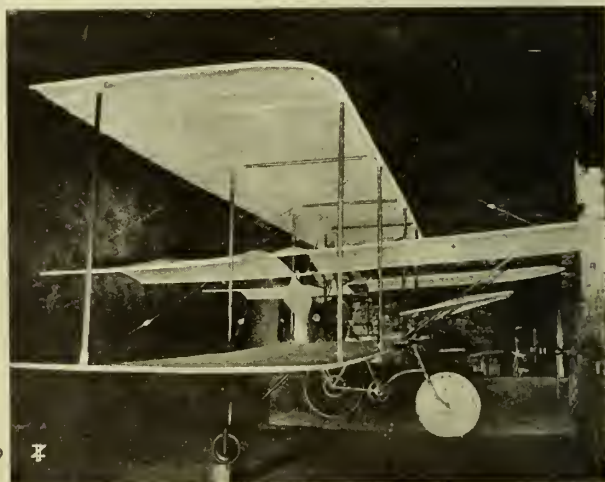
in una mezz'ora come la ho divorata io sull'automobile del dott. G. Guastalla. Che più? In un solo giorno, partito nell'automobile del comm. Johnson dal Gran San Bernardo, e. passando per il Piccolo San Bernardo, andai a pranzo al Cenisio; e durante il viaggio si ebbe tutto il tempo di riposare, mangiare, guardare... e persino di ammazzare un cane. Per compiere quella gita, e senza ammazzare cani, alcuni anni or sono impiegai una settimana! »

Ed un terzo più mestamente ancora notava:

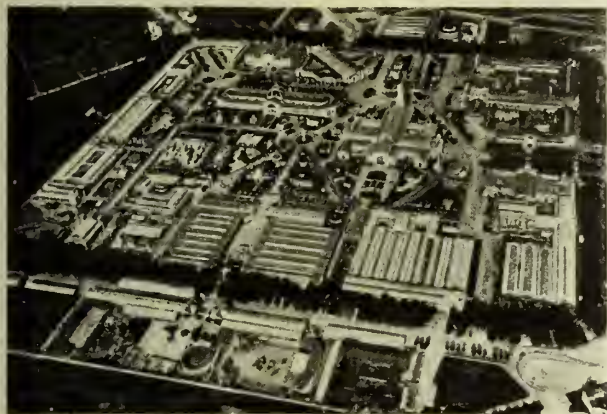
« Ma tutto questo è nulla; e, in fondo, ciclismo ed automobilismo si palesarono alleati all'alpinismo. Giunti ai passi percorsi da strade, le macchine dovevano pure fermarsi, ed il resto del nostro regno restava inviolato. E' vero che le funicolari si arrampicano sul Righi, sulla Mendola, sul San Salvatore; è vero che una ferrovia (una esecranda profanazione!) sta trapanando le viscere della Jungfrau e si spingerà sino alla cima della montagna immacolata; ma, per fortuna, monti senza funicolare e senza ferrovie ce ne sono ancora: ed una ferrovia serve per un monte solo. Ma ora? Ora chi si difende più? I palloni vanno, come niente fosse, a 6000 metri; e quando essi saranno veramente dirigibili, il salire il Rosa, il Monviso, il Monte Bianco, il Cervino, sarà come bere un uovo fresco. Quante fatiche, quante delusioni, quante vittime per superare le vette che da centinaia di secoli avevano salvata la loro verginità! Ed ora, quasiasi individuo (purchè ricco) potrà suonare il campanello e dire al cameriere: « Fate gonfiare il pallone; prima di colazione voglio fare una scappatina sino al Monte Rosa; dopo pranzo poi, tempo permettendo, andremo a dare un'occhiata anche al Gran Paradiso. E tutto questo senza sforzi, senza allenamenti, senza pericoli, senza speciali calzature ed equipaggiamenti. Si potrà andare sulle più alte cime anche in pantofole, veste da camera, e berretto da notte! E le capanne alpine a che serviranno più? Per le pecore! Ed i sentieri con tante spese tagliati nella roccia e le corde di ferro in questa inflissi? Per i pastori, dato che anch'essi non trovino opportuno di fornirsi di un palloncino! »

Le preoccupazioni sono ingiustificate.

Celestino Usuelli, che aveva sentiti tutti quei discorsi, si sforzava di calmare quello spavento, e di dimostrare, con cifre e grafici, che il dirigibile non potrà servire che a 100, od a 120 metri d'altezza; più in alto, no.

— Come sono oggi ideati, i dirigibili — egli disse — non possono raggiungere altezze considerevoli, per molte e complicate ragioni, fra cui cito le principali. Cogli areostati possiamo mantenerci in equilibrio nell'atmosfera solo quando il peso della massa aerea da noi spostata è eguale al peso nostro. L'aria pesa a livello del mare 1290 grammi il mc., e innalzandosi questo peso diminuisce tanto che a 5600 metri, ridotto alla metà, l'aria pesa solamente 645 grammi il mc. Il gas illuminante a Milano ha una forza ascensionale di 700 grammi, mentre l'idrogeno di 1 chilogrammo il. mc.; quindi calcolato che un pallone dirigibile sia del volume di 1000 mc. gonfio a idrogeno, avrà la potenza di innalzare 1000 chilogrammi. Ora l'apparecchio completo composto di involucro, gualdrappa, attacchi, navicella, motore, trasmissioni, eliche, benzina, ecc., ecc., peserà chg. 650 circa, più il peso di 2 areonauti, sono in totale chg. 800; e gli altri 200 chilogrammi disponibili saranno di zavorra indispensabile per le manovre a breve altezza. Un tale apparecchio, la cui forza ascensionale è di 1000 chilogrammi, per potersi innalzare fino a 5600 metri, ove il peso de l'aria è ridotto alla metà, deve alleggerirsi di 500 chilogrammi eliminando zavorra; poi, raggiunto l'equilibrio, deve poter disporre di altri chg. 150 indispensabili per mantenersi in quota qualche ora e per effettuare la discesa nel modo voluto. In questo caso il peso dell'areostato coi 2 areonauti deve essere di chg. 350, ciò che solo si può ottenere con un pallone sferico e con navicella di vimini leggerissima. Altro ostacolo sarebbe poi la dilatazione del gas dovuto alla diminuzione di pressione atmosferica. Questa dilatazione assume proporzioni tanto grandi quanto, in ragione in-

Bicicletto volante di A. Codara.

versa, sono quelle relative al peso dell'aria. Infatti a 5600 metri di altezza il gas occupa un volume doppio di quello che occupa a terra, e quindi un pallone da 1000 mc. deve lasciar sfuggire 500 mc. di gas per raggiungere tale altezza. Se si ostacolasse l'uscita del gas, questo aumenterebbe in pres ione producendo lo scop-

pio inevitabile dell'involucro, e quando anche vi fosse la possibilità di ridurre la stoffa di un pallone tanto potente da poter resistere a tale sforzo, non si potrebbe più raggiungere la stessa altezza di 5600 metri, perchè nelle cifre precitate di forza ascensionale è tenuto conto del peso del gas e calcolata già l'eliminazione del peso corrispondente ai 500 mc. di idrogeno uscente pari a circa chg. 100. Nelle condizioni nostre, il pallone perfettamente gonfio, quando inizia la discesa a 5600 metri, arriva a terra vuoto per metà dovuto all'aumento di pressione atmosferica che ricondensa il gas come alla partenza. Questi fenomeni, oltre all'influenza grande

L'Esposizione in Piazza d'Armi vista a 2500 metri d'altezza. *(Fotografia Usuelli).*

che la temperatura dei diversi strati aerei ha sull'espansione del gas, impediscono di mantenere un apparecchio più leggero dell'aria, ossia un pallone, alla medesima altezza; esso sempre si abbassa e si alza, e bisogna continuamente manovrare di zavorra, a scapito grande della dirigibilità e della possibilità di innalzarci ad altezze considerevoli in dirigibile. L'agognato sogno di poter partire dalla pianura e di andarci a posare sulla cima del Monte Bianco a nostro piacere cogli attuali dirigibili è per ora irrealizzabile. »

Che avverrà nel futuro.

Ma gli spaventati non si persuasero; ed uno di essi aggiunse:

« E se si inventerà un motore leggerissimo, più leggero dell'alluminio? Non sono ancor vivi Edison e Marconi, che ne inventano una al giorno? Chi può porre un limite alla scienza? Non si sarebbe chiamato pazzo chi avesse, or non sono molti anni, detto che si potrebbe parlarsi, a migliaia di chilometri di distanza, mediante un filo? Ed anche senza quel filo? No, no; persuadiamoci; pur troppo, per noi è finita! »

Molti si misero in coro a cantare « ora e per sempre addio sante memorie », ed a protestare contro questo « umano ardir, pacifica filosofia sicura », per la quale non c'è più nulla di sacro, nemmeno l'*alpenstock*, l'*edelweiss* e la *bergsrunde;* ma uno, più sereno degli altri, osservò:

« O misoneisti, perchè volete fermare il mondo, fermare il progresso? Lasciatelo correre! Ora, in un congresso alpino pochi congressisti fanno una cima? Ebbene; auguriamo di potere, in un prossimo congresso, girare in areostato tutta la catena alpina, dal Varo al Quarnero, e di far un banchetto e cinque brindisi sopra ogni cima! »

Ed un vecchio alpinista, che comincia a stancarsi nel salire a piedi le montagne, crollò il capo osservando:

« Peccato che quel giorno io non ci sarò più! »

OTTONE BRENTARI.

AUTOMOBILISMO

IV Esposizione Internaz. d'Automobili Torino 1907.

La IV Esposizione internazionale di automobili a Torino, si inaugurerà in quella città il 16 febbraio prossimo e si chiuderà il 3 marzo.

La chiusura delle iscrizioni è avvenuta il 31 dicembre, l'assegnazione degli stands sarà fatta il 7 gennaio. La domanda per l'energia elettrica si dovrà fare entro il 15 gennaio; il pagamento completo seguirà alla consegna dei locali, vale a dire per il 31 dello stesso mese.

Al consueto Palazzo di Belle Arti al Valentino sarà aggiunto un fabbricato nuovo, in prolungamento, al palazzo stesso.

All' Esposizione è preposto un comitato d'onore del quale fa parte, tra gli altri, il nostro Direttore Generale, comm. Federico Johnson. L'Esposizione, che è indetta dall'Automobile Club di Torino, è presieduta da un comitato ordinatore, con a presidente il marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, il solerte presidente dell'A. C. T., a vicepresidenti il sen. conte Biscaretti di Ruffia e l'ing. Arturo Ceriana, ed a segretario generale il signor Mario Montù.

Concorsi artistici.

Il comitato della IV Esposizione Internazionale di Automobili di Torino, nell'intento di incoraggiare gli artisti italiani alla produzione di composizioni di soggetti automobilistici atte ad essere riprodotte in stampa colorata, sul tipo di quelle che con tanto garbo e fine umorismo sanno dedicare gli artisti inglesi allo sport ippico, ha deliberato di bandire un doppio concorso artistico.

Il Comitato quindi confida che la buona volontà degli artisti corrisponda al suo invito, e che questo concorso possa essere d'incoraggiamento ad un ramo d'arte che in Italia non ha fin'ora dato alcun frutto. Difatti poche di queste stampe furono pubblicate all'estero, ma nessuna ancora in Italia.

Il regolamento fissa i seguenti premi:

I CONCORSO. — *Stampe artistiche:* primo premio L. 500; secondo premio L. 200.

II CONCORSO. — *Cartoline illustrate:* primo premio L. 250; secondo premio L. 100.

Concorso cerchioni smontabili.

Il comitato per la IV Esposizione Internazionale di Automobili in Torino, bandisce per il prossimo febbraio un *Concorso di cerchioni smontabili.*

Le iscrizioni (gratuite) si riceveranno alla sede del comitato fino al 31 gennaio 1907. Il concorso sarà soppresso se i concorrenti saranno meno di quattro.

Ogni concorrente dovrà presentarsi con una coppia di cerchioni muniti di pneumatici montati sulle ruote posteriori di un'automobile della forza di almeno 24-40 HP.

Una giuria composta di membri del comitato e di tecnici stabilirà con giudizio inappellabile la graduatoria.

Vi sono premî di medaglie e diplomi.

IX SALON DELL'AUTOMOBILE AL GRAN PALAIS DI PARIGI

7-23 dicembre 1906.

La facciata del Grand Palais, sede del IX Salon parigino d'automobilismo.

Le nuove tendenze dell'Automobilismo. — Le indicazioni del IX Salon Parigino.

Parigi, dicembre 1906.

Nelle esposizioni d'arte il pubblico cerca il capolavoro prima ancora di guardare le opere esposte; nelle esposizioni di automobili, prima ancora di visitarle, vuol sapere quale novità meccanica attirerà la sua attenzione.

Tanto rapido e prodigioso è stato il progresso dell' automobile, che ad ogni anno ci si aspettano sempre nuove meraviglie e si rimane quasi delusi, come dinanzi a una promessa non mantenuta, quando l'ultimo salon non ci arreca una sbalorditiva invenzione, destinata per lo meno a sovvertire da capo a fondo l'ordine meccanico.

Il IX Salon parigino dell'automobile non ci presenta nè la macchina per volare, nè l'accumulatore leggiero, nè il cambiamento di velocità senza ingranaggi; nessuna di queste trovate strepitose, talchè la maggior parte delle aspettative rimarrà insoddisfatta, dopo il superficiale rilievo di questa mancanza. E non saranno molti coloro che si daranno la pena di vedere e di studiare se il Salon non contenga tante piccole innovazioni particolari e intrinseche che rendano per così dire inutile taluna di queste grandi invenzioni, se in difetto della soluzione completa e brillante di qualcuno di questi ardui problemi, non ci porga più modestamente il mezzo di evitare il problema istesso, se infine non ci offra novità men visibili e men facili a determinarsi, ma non meno importanti anche delle più cospicue novità tecniche, novità di tendenze, novità di applicazioni, nuovi riconoscimenti e nuove esplorazioni del motore a benzina in territori che esso suole ammettere al suo reame.

Una ricerca in questo senso non sarebbe infruttifera, e io mi propongo di compierla insieme con i lettori.

Non è una novità che gli automobili industriali, autobus, carri da trasporto, carri da consegna, carri militari, che i canotti automobili, che i motori a esplosione fissi per gruppi elettrogeni o altri scopi, non siano più frammisti all'automobile inteso comunemente come vettura di lusso, vettura individuale da viaggio e da città, ma è ben una novità che tutti questi arnesi non siano più alle Serre, e si siano talmente moltiplicati e abbiano acquistato tanta importanza da richiedere la creazione di un Salon loro speciale, il Salon sulla spianata degli Invalidi, una novità di per sè, e una raccolta di novità in confronto del Salon delle vetture nel Grand Palais.

Ed è naturale; quest'ultimo alberga una sola delle applicazioni della formula automobilistica, la prima, quella dell'automobile individuale che ha preso ormai una consistenza quasi definitiva, l'altra invece aduna tutte le applicazioni di cui la formula automobilistica è suscettibile.

Al Grand Palais vi è ciò che si è fatto, agli Invalidi ciò che si può fare e che si farà.

Le novità quindi sono laggiù, nella grande impresa che si sta preparando, nel

Stand della F. I. A. T.

La navata centrale.

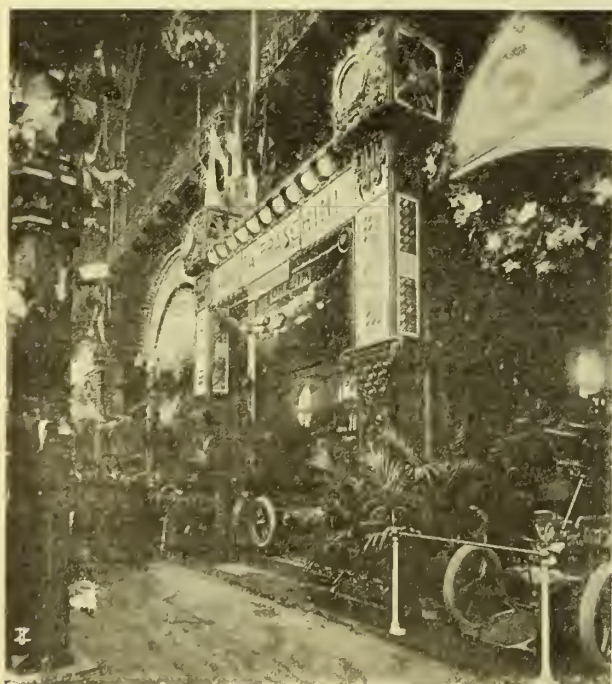
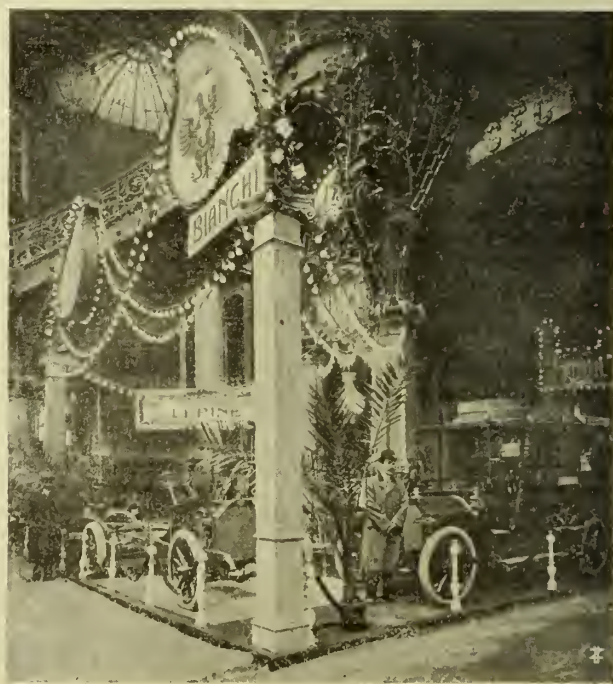
nuovo mondo che si va formando. Le novità o per lo meno i congegni più nuovi, i dispositivi più originali delle grandi case come Fiat, Mercedes, Panhard, De Dion, Mors, Renault, Darracq, Serpollet, Peugeot, ecc., non sono negli *stands* ove figurano le loro belle e sfarzose vetture, ma in quelli più disadorni ove sono esposti i pesanti *chassis* per uso industriale e i fecondi connubi del motore a benzina con l'elica e con la dinamo.

Ecco qualche cosa che sta per cambiare una ingente porzione dell'*outillage* dell'industria moderna.

Le principali applicazioni pratiche che noi troviamo qui in via di fiorente svolgimento sono gli *omnibus*, da 18 a 30 persone, i *camions* da 3 a 5 tonnellate, i carri da consegna da 1 a 2 tonnellate, le vetture da piazza, i *fiacres* da 10 - 12 HP., i motori per imbarcazioni e i gruppi elettrogeni.

Quasi tutte le fabbriche più importanti costruiscono e presentano questi diversi tipi, alcune case poi sono sorte e si sono specializzate in questa fabbricazione. L'industria italiana è in tale ramo rappresentata dalla sola *Fiat*, con due omnibus, ma quella francese è al completo con De Dion di cui sono specialmente notevoli i gruppi elettrogeni, che vanno da 1 3/4 HP. a 15 HP., sufficiente il primo per alimentare 28 lampadine da 10 candele e il secondo 300, adatti per installazioni private in appartamento mercè un apparecchio sagace, un bacino pieno d'acqua su cui il gruppo motore galleggia e agisce senza trasmettere le sue vibrazioni al pavimento; con Panhard che ha *chassis* da trasporto e motori marini e gruppi elettrogeni regolarissimi, con Mors che ha una mostra altrettanto completa, con Renault che ha *camions*, carri da consegna e in particolare vetture da piazza che hanno incontrato il massimo favore a Londra e a Parigi, con Peugeot, con Clement, con Decauville, con Ariès, con Berliet, con La Buire, e infine con i costruttori speciali Darracq-Serpollet per cui il vapore prende una significante rivincita del terreno perduto nelle vetture, poichè gli *chassis* Darracq-Serpollet per *omnibus* e *camions*, meccanicamente semplici e relativamente svelti e leggeri, appariscono tra i meglio conformati alla loro funzione, salvo forse la delicatezza di certi organi secondari; la *Société de constructions mécaniques d'Arras*, il Brillié con i suoi giganteschi *camions* costruiti al Creusot; l'Amblard; la *Société des Automobiles commerciales* con licenza della Daimler Mot. Ges. di Berlino, con i suoi robusti *chassis* dotati da motori sistema Mercedes e con una trasmissione per cardano e ingranaggi interni alle ruote posteriori.

Per le imbarcazioni oltre ai motori già conosciuti e consueti come Panhard, Mors, De Dietrich, Delahaie, ecc. ritroviamo il meraviglioso e leggerissimo 8 e 16 cilindri Antoinette, che si presenta altresì con i suoi tipi ultra leggeri per l'aeronautica, e i motori a petrolio a 4 e a 2 tempi su cui sono collocate tante speranze, i motori Cazes, i motori *Met W* a due tempi e a petrolio, di una concezione assai originale, specie per il dispositivo di accensione; i motori Gardner pure a petrolio, ecc. E non voglio chiudere questa rassegna senza ricordare qualche

" Stand del Touring Italiano ,, al Salon di Parigi.

Stand " Isotta Fraschini ,,

Stand " Bianchi ,,

tipo insolito di motore, come il Victoria orizzontale e a due tempi, il Legros pure a due tempi, il motore semplificato B. V. a 2 esplosioni per pistone, ed infine la rigogliosa schiera dei motori a gas povero, i più validi sussidiari dell'industria grande e piccola; Pierson, i Gardner, i Miellot, i Taylor, i Pitter, il Moderne, l'Inchanspé, ecc.

Già fino da ora un modello perfettamente riuscito e che comincia ad avere la grande diffusione degli strumenti veramente utili è la vettura da piazza, il *fiacre* automobile per città. Le case più importanti di ogni paese, come avevamo già notato al Salon di Berlino, hanno seriamente studiato e accuratamente eseguito questo tipo, che Londra, Parigi, Berlino si disputano avidamente. Le sue caratteristiche essenziali sono: motore a due cilindri da 10 a 12 o al massimo a 14 HP., accensione a magnete, trasmissione a cardano, carrozzeria confortabile e chiusa, solidità di struttura ed economia di consumo. I primi nomi dell'industria automobilistica da Renault a De Dion, da Mors a Peugeot, da Clement a Delahaye, da Darracq ad Ariès, da Lambert a Underberg, figurano su questo indovinato e appropriato tipo di vettura urbana, in cui soltanto la diversità della carrozzeria segnerà la diversità della clientela.

Ma con questa carrozza ci allontaniamo materialmente e in ispirito dai *poids lourds*, e arriviamo al Grand Palais, a quello che fino a ieri era l'esclusivo Salon dell'automobile, a quello che ancor oggi è il centro di tutte le attrazioni, di tutte le curiosità e di tutte le eleganze e voglio aggiungere, della meccanica più elaborata, più raffinata e più mondana che si conosca.

Se non la novità il fatto più saliente del Salon del 1906, ciò di cui più animatamente si parla e si discute, è la voga del motore a 6 cilindri. Preannunciato dal Salon di Berlino, diventato al Salon dell'Olympia l'affermazione precipua della costruzione inglese, al Salon di Parigi il 6 cilindri è al posto d'onore dell'industria francese italiana e belga.

A parte i vantaggi tecnici, e specialmente il maggior equilibrio, la dolcezza di avviamento, la più facile regolabilità, che malgrado la maggior complicazione e il maggior peso, lo hanno fatto adottare, anche una forte ragione di concorrenza fra l'industria continentale e l'industria inglese, fra le grandi e le piccole case, e una viva spinta della moda hanno contribuito a questa rapidissima propagazione del 6 cilindri.

Qui lo scorgiamo negli *stands* Mors, Brasier, Hotchkiss, Bollée, Berliet, La Buire, Gladiator, Darracq, Rossel, Bolide, Vinot, Gnome e I. (Plusines de Puteaux), presso le case belghe Minerva e Germain e presso le italiane Fiat, Italia, San Giorgio (Napier), Spa, Marchand, Aquila.

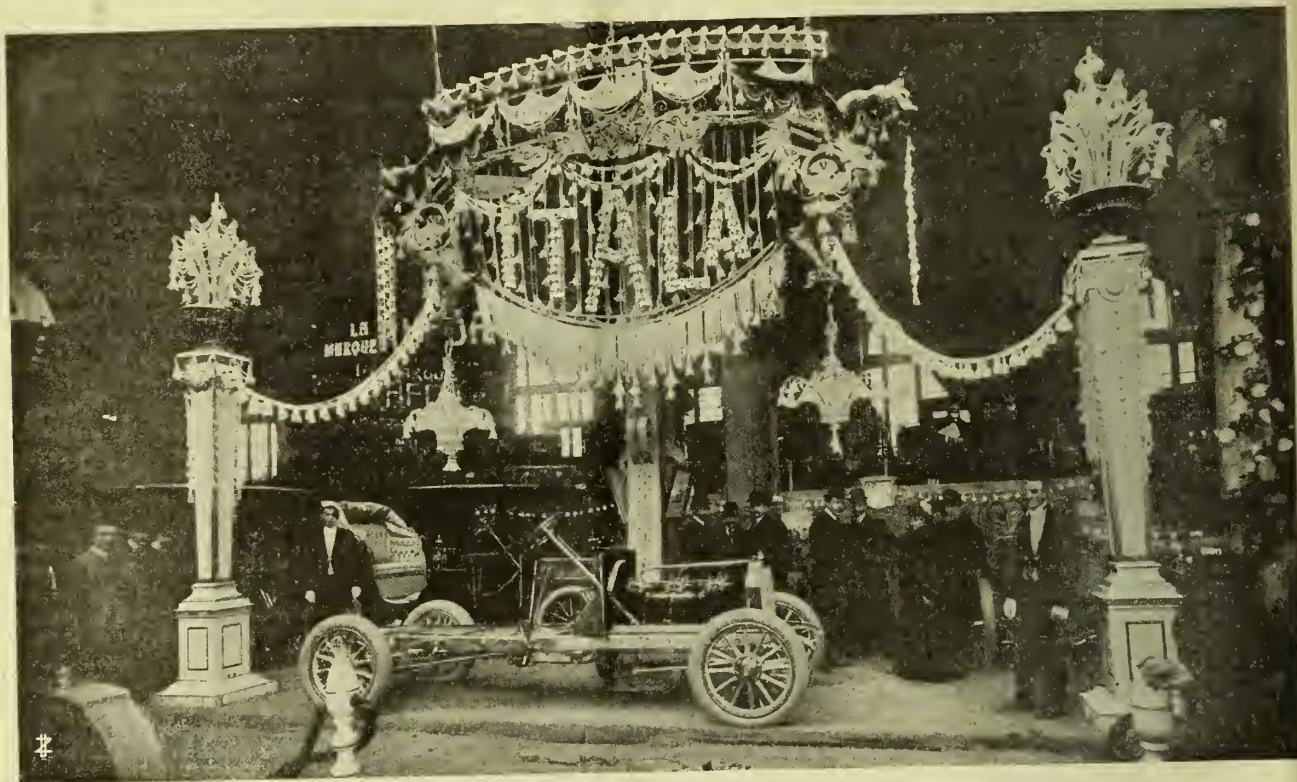
I tratti più comuni di questi tipi a 6 cilindri sono: potenza fra i 40 e i 60 HP.; cilindri fusi a paia tranne nella Germain, ove sono isolati, accensione per magnete a bassa tensione (9 hanno l'accensione a rottura), trasmissione a catena, tranne la La Buire che ha il cardano.

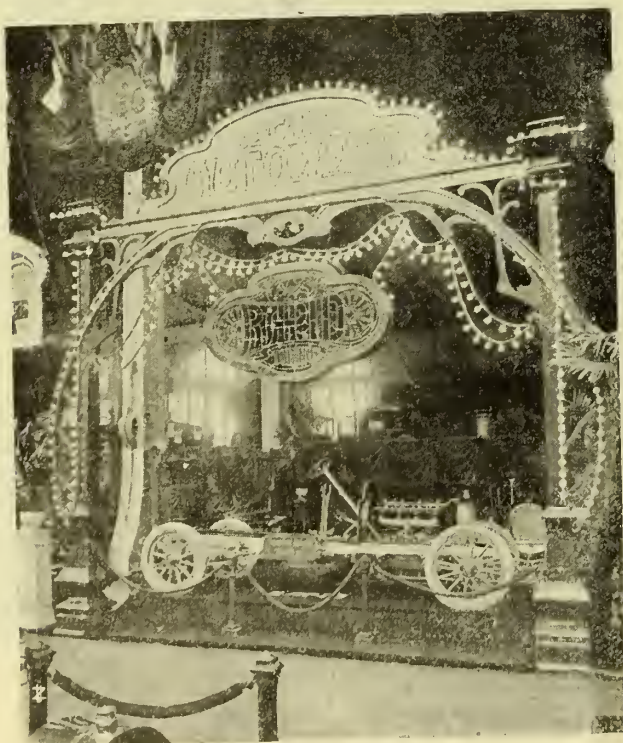
Ogni motore ha tuttavia qualche sua specialità e non tutti sono il prodotto di una concezione seria ed organica. Anzi la maggior parte mi sembra troppo affrettata di disegno e di fattura e non omogenea con l'insieme dello *chassis*. Molte complicazioni appariscono superflue e anche la lunghezza è spesso soverchia.

I migliori modelli, anche superiori al Bollée e al Mors, che tra i francesi sono i più organici, si debbono ricercare tra i 6 cilindri italiani; quello Fiat è composto su un ordine mirabile ed eseguito alla perfezione, quello Itala, semplice e armonico è un blocco compatto il più corto (m. 1,05), senza tubi nè condutture, non si vedono che i soli cilindri, quello San Giorgio appartiene alla meccanica robusta ed elegante, è uno dei pezzi più brillantemente lavorato della mostra, quella della Spa è altresì pregevole come linea e come lavorazione.

Nè questa confortante attestazione del notevolissimo progresso della costruzione italiana si limita al 6 cilindri, anzi essa si estende a tutto il complesso delle macchine esposte, a tutti i particolari della fabbricazione.

tand della "Florentia,,

nd della "S. Giorgio,,

Stand "Itala".

e persino agli *stands*. Talchè forma una caratteristica di questo Salon, il grado eminente a cui è salita l'industria italiana con il suo fiorente e sensibilissimo progredire in confronto al grado quasi stazionario in cui permane l'industria francese. Gli *chassis* che riscuotono la maggiore ammirazione e che dimostrano un più profondo e consapevole intendimento meccanico, sono italiani, tali quelli della Fiat, dell'Itala, dell'Isotta, della Bianchi,

Stand "Rapid".

Stand "Marchand".

come pure quei della San Giorgio, della Züst, della Rapid, della Marchand e delle nuove fabbriche la Flag, la Junior, la Standard, l'Aquila, la Spa, l'Esperia, ecc.

Le altre tendenze e qualità distintive che è dato di discernere nella Esposizione parigina e che vi mostrano in genere l'orientazione dell'odierna industria automobilistica si possono riassumere nelle seguenti: 1° abbandono delle antiche distinzioni empiriche dei tipi per la adozione di una classifica più razionale a seconda dell'uso delle vetture; i tipi intermedi e a più usi vanno scomparendo per lasciare il posto ai tipi più specificati, alla vettura di gran turismo fra i 40 e i 60 HP. a 4 e a 6 cilindri a catene, alla vettura di medio turismo fra i 20 e i 35 a 4 cilindri, con trasmissione a cardano o a catena, con prevalenza il cardano; alla vettura urbana da 10 a 14 HP. o da 14 a 18 HP., a cardano, l'antica vettura leggera 16-20 è quasi scomparsa, taluna di quelle che restano, sono delle 30 e anche 35 HP.; alla vetturetta a 1 cilindro, da 6 a 8 HP. di cui sono numerosissime le incarnazioni specialmente francesi, dai tricar Contal, Austral, Tevy alle vetturette Sizaire et Naudin, Prima, Passe-Partout, Delage, Lacoste et Battmann, Fouillaron, Werner, Alcyon, ecc., le quali tutte, senza eccezione, lasciano molto a desiderare e non colmano certo la lacuna tanto sentita della vetturetta di poco costo e di poco consumo alla portata di tutte le borse; 2° diminuzione degli automobili a vapore, di cui tranne le due grosse vetture Darracq-Serpollet (su *chassis* quasi da *omnibus*) non si vede qui che un solo esemplare nella Meyer et Richmond e non del tutto *au point*; 3° unificazione del tipo da città delle vetture elettriche di cui qui non si ha che un solo campione di vetturetta piccola nella Galliette, sempre a prezzo troppo alto, 8000 lire, mentre le americane sono scese quasi alla metà, e tendenza a sopprimere trasmissioni e ingranaggi, costituendo il motore elettrico nel mozzo istesso della ruota, mentre con l'*Auto-mixte* riacquista favore la combinazione del motore a benzina con la dinamo, con l'aggiunta di una batteria di accumulatori come regolatore; 4° favore crescente del cardano, fisso alle potenze di 24, 30 HP.; lenta applicazione degli *auto-demarreurs*, di cui sono in prevalenza quelli basati sulla compressione dell'aria; apparizione dei *gonfleurs* per i pneumatici, azionati dal motore, ve ne sono due tipi, il Michelin e il Girip; 5° tendenza della carrozzeria e delle sospensioni a divenire sempre più eleganti e comode, ma i progressi nella carrozzeria non sono troppo sensibili dal punto di vista del confort e del peso, mentre le sospensioni sono molto migliorate, sia mediante l'aggiunta della terza molla posteriore e delle molle a *C* come nei tipi Charron; tendenza dello *chassis* a semplificarsi, a formare un tutto con la carrozzeria, specie per vetture piccole ed economiche, come ne presenta alcuni saggi Arbel, non tutti ben riusciti.

Tendenze queste del resto visibili in quel gigantesco Salon degli automobili che è formato oggi dalle strade di Parigi, ove si cominciano già a numerare più automobili che vetture a cavalli, dove i *fiacres* Renault e le vetture Renault da media forza, e le grosse e lussuose Charron e Panhard sono in prevalenza.

E tralascio altre particolarità di minor conto limitandomi con duplice compiacimento ad associare al trionfo dell'industria italiana quello del suo legittimo patrono, il Touring, di cui l'opera, l'ideale e lo *stand* incontrano qui le più larghe simpatie internazionali.

MARIO MORASSO.

Elenco degli Espositori Italiani d'automobili.

Nome dell'espositore	Indirizzo	Articoli esposti
Aquila Italiana	Torino	Vetture complete e châssis.
E. Bianchi & C.	Milano	Vetture complete e châssis da 20, 40 e 70 HP.
Brixia - Züst	Brescia	Vetture complete e châssis.
« F. L. A. G. »	Genova	» » » 16, 40 e 70 HP.
F. I. A. T.	Torino	Vetture complete, châssis, omnibus, camions, furgoni e ambulanze.
« Florentia »	Firenze	Vetture complete, châssis, canotti automobili e gruppi motori per canotti automobili.
« Hermes »	Napoli	Vetture complete e châssis.
Isotta Fraschini	Milano	» » »
« Itala »	Torino	1 Châssis 6 cilindri 60 HP. 1 » 4 » 24 HP. 1 Limousine 4 cilindri 50 HP. 1 Milord 4 cilindri 18 HP.
Junior	Torino	Vetture complete e châssis.
Marchand	Piacenza	» » »
Rapid	Torino	» » »
R. Züst	Milano	» » »
San Giorgio	Genova	» » »
Soc. Aut. Lomb.	Bergamo	1 Châssis 18-22 HP. 1 » 30-40 HP. Una vettura completa doppio phaëton con châssis 18-22 HP.
« Spa »	Torino	Vett.compl.da turismo 24 e 50 HP.
« Standard »	Torino	Vettura compl. tipo unico 10 - 14 HP. per turismo e di lusso.
Türkheimer	Milano	Vetture complete e châssis.

Lo Stand del Touring e la Stampa.

La carta d'Italia del Touring.

Sullo Stand e sull'opera del nostro Sodalizio, specialmente per quell'ardita sua iniziativa che è la Carta d'Italia al 250 000 ebbero calde e lusinghiere espressioni di ammirazione i giornali sportivi e politici più autorevoli francesi, inglesi e americani quali: *L'Auto-Les-Sports La France Automobile Le Figaro - Le Temps - New York Herald*

Affiche del Salon di Parigi.

Il benemerito nostro Capo Console di Parigi signor Giorgio Berteaux nel farci presente l'effetto prodotto dalla partecipazione del Touring al Salon di Parigi, così si esprime in una lettera piena d'entusiasmo diretta al nostro Direttore Generale:

" Ma è la nuova carta d'Italia che ha suscitato l'unanime entusiasmo. Ella non saprebbe immaginare l'impressione profonda sollevata nel mondo scientifico, artistico e turistico da questo poderoso lavoro, il quale in una formula scientifica, chiara, precisa e elegante; consente a chiunque di leggere sopra una carta la configurazione del terreno e di sapersi facilmente orientare.

" Ella del resto avrà potuto rilevare dagli articoli pubblicati sui giornali più importanti di Francia, d'Inghilterra e d'America l'eco sincera e sicura di cotesta unanime approvazione. Questo apprezzamento della stampa è tanto più lusinghiero per le eminenti persone che attendono alla compilazione della Carta in quanto che essa è spontanea e disinteressata.

Il Sig. Rousseau del *Temps*, Reichel del *Figaro*, Pawloscki dell'*Auto*, Dickin del *New York Herald* si sono messi a nostra completa disposizione per inserire nei loro giornali, a titolo grazioso, i comunicati del T. che abbiano un carattere generale.

Il concorso dei "Poids lourds"

L'egregio cav. ing. Andrea Maggiorotti, maggiore del Genio, già comandante la Brigata Ferrovieri ed Automobilisti ed ora al comando del Corpo di Stato Maggiore, a capo dei servizi automobilistici dell'esercito, ci ha mandato un rapporto sul concorso dei **Poids Lourds** *organizzato dal Ministero della Guerra francese, durante il* Salon. *Di tale interessantissimo rapporto non ci fu consentito (per ragioni di spazio) che di stralciar alcune note.*

Sulla mostra dei "Poids Lourds" (cioè dei carri automobili) al Salon pubblichiamo più avanti un articolo dello stesso cav. Maggiorotti.

I partecipanti al concorso svoltosi dal 18 novembre al 5 dicembre, in otto tappe successive da Parigi a Marsiglia e

Omnibus Darracq Serpollet.

ritorno, con un totale di 1800 chilometri, erano divisi in tre categorie:

I. — Carri da una tonnellata ad una e mezza di carico netto;
II. — Carri di oltre una tonnellata e mezza di carico netto.
III. — Omnibus per oltre 15 persone.

Sia il carico che le persone, erano rappresentate da zavorra.

Il concorso ebbe luogo col regime dei parchi chiusi, con tappe giornaliere varianti da un minimo di 80 chilometri ad un massimo di 107.

Camion Janvier a tre assi.

Il tempo minimo era calcolato in base ad 8 chilometri all'ora, e quelli che non lo conseguivano, subivano delle penalità.

I concorrenti non potevano oltrepassare la media di 20 chilometri all'ora.

Il concorso si è svolto nelle peggiori condizioni di tempo e di strade. Le macchine partenti furono 21, come appare dall'unito prospetto, dal quale si desumono i dati del concorso.

Guidone	Fabbrica	Uomini	Bagaglio	Carico netto	Peso netto	Rapporto del carico netto al peso tot.	Ruote		Se giunto alla fine
							ant.	post.	
			Kg.	Kg	Kg.	o/o			
1	Darracq-Serpollet I.	3	100	2000	7136	30	g.	g.	si
2	Id. Id. II.	3	100	2000	5400	38	g.	g.	si
3	Id. Id. III.	3	100	2000	5620	37	g.	g.	si
4	Soc. An. d. Aut. Peugeot	3	100	1320	3390	40	g.	g.	si
5	A. Cohendet e C. I.	3	100	4060	8397	48	f.	f.	no
6	Id. II.	3	100	4060	8400	48	f.	f.	no
7	Turgan limited I . . .	3	100	2700	5980	46	g.	g.	no
8	Id. II . . .	3	100	4100	8893	46	g.	g.	no
11	D'Espine-Achard . . .	3	100	2100	5483	38	g.	g.	no
12	La Coste-Battman I.	3	100	2000	6760	30	g.	g.	no
13	Id. II.	3	100	5000	8260	61	g.	g.	no
14	Janvier	3	100	5020	11107	45	f.	f.	—
15	Soc. Mors	3	100	2550	6675	40	g.	g.	si
16	De Dion Bouton I. .	3	100	3100	6595	47	g.	g.	si
17	Id. II. .	3	100	3100	6850	46	g.	g.	si
18	Orion I	2	100	1300	4957	26	g.	g.	si
19	Id. II	3	100	2900	5935	50	g.	g.	si
20	Berliet	3	100	2600	5190	50	g.	f.	si
21	Delaugère-Clayette. .	3	100	?	6395	?	—	—	no

NB. Nella colonna *ruote* sono segnate se di gomme (g.) o di ferro (f.).

Tutti i carri erano con motore a benzina, eccetto i Darracq-Serpollet che erano a vapore. Tutti erano a due assi salvo lo Janvier che era a tre assi e che effettuò tutte le tappe, ma si trovò in assoluta inferiorità per quello che riguarda la velocità.

La colonna del rapporto tra il carico netto ed il carico totale ci dà un insegnamento: che tutti i carri nei quali il rapporto oltrepassava il 40 per cento (salvo i due De Dion, il Berliet e l'Orion non compirono le tappe, il che porterebbe a ritenere non essere ancora possibile un eccessivo carico.

Nella quarta tappa tra Montcenis e Blancy, dove la strada si svolgeva in salita con risvolti e pendenze forti, i Darracq-Serpollet si posero in testa e distanziarono con tutta facilità gli altri carri, dimostrando che il vapore in tali casi è un vero vantaggio.

In quanto alla velocità, i Darracq raggiungevano in piano facilmente i 30-32 chilometri all'ora, ed in discesa sorpassavano facilmente anche i 35: i Darracq hanno percorso tutte le tappe regolarmente, il che è un ottimo risultato.

I De Dion raggiungevano i 30 chilometri, il Peugeot i 25 chilometri ed i Cohendet i 19.

Come si vede dal prospetto solamente dieci macchine su ventun partite raggiunsero il percorso nei termini voluti dal regolamento, cioè i tre Darracq, il Peugeot, il Mors, i due De Dion, i due Orion ed il Berliet.

Nella marcia del primo dicembre, da Vienne a Mason si fecero prove di consumo su eguali percorsi, e si ebbero i seguenti risultati:

Darracq-Serpollet I	litri 80,9
Id. II	» 75
Id. III	» 80
De Dion-Bouton I	» 49
Peugeot	» 19,6
Orion I	» 39,5
Berliet	» 42,8
Orion II	» 41

Da tali cifre risulta subito il forte consumo dei Darracq-Serpollet, ma è da tener conto che il combustibile impie-

gato da essi è olio pesante, mentre tutte le altre macchine consumavano benzina.

Assai notevole il consumo molto ridotto del carro Peugeot.

All'ultimo momento ci viene comunicato che il premio, destinato per il concorso, venne dalla commissione distribuito tra le dieci vetture che compirono regolarmente il percorso nei termini fissati dal programma.

L'Esposizione dei carri automobili in Parigi.

Il 7 dicembre si è aperto a Parigi il famoso *Salon*, cioè l'Esposizione Internazionale Automobilistica, la quale annualmente raccoglie quanto di meglio e di più progredito produce l'industria del motore a scoppio. Quest'anno l'area del Grand Palais, colle vaste gallerie annesse, non è stata sufficiente per accogliere la mostra, ch'è stata divisa: al Grand Palais è installata quella delle vetture da turismo, da corsa, nonchè quella di tutti gli accessorii e le industrie derivate dall'automobilismo, mentre nella spianata « des Invalides » subito di fronte al monumentale ponte Alessandro III, sono state erette apposite tettoie per la mostra dei

Furgone militare Peugeot.

carri e delle imbarcazioni automobili, insieme a quella delle macchine utensili.

Altri parlerà della prima; qui tratterò specialmente di quest'ultima. In essa non era quella festa di luce e di colori, quella fantasmagorica e smagliante alternativa di decorazioni luminose, quali erano al Grand Palais; non più stands ove il capriccio di bizzarri artisti aveva eretti archi di trionfo alla nuova industria col ferro, col vetro, col legno policromo; ma in essa i materiali esposti uno a fianco dell'altro, appena designati da semplici tabelle, risaltavano maggiormente colle forme sviluppate, spesso colossali, parlando poco alla fantasia, ma molto alla mente del tecnico che li osservava. E la folla non molto numerosa ma sapiente di coloro che ad essa erano attratti per necessità di studii poco badava al colore delle opere, molto all'estetica delle forme, alla ragione dei particolari, e spesso suffragava la discussione portando il metro al contatto delle parti meccaniche esposte.

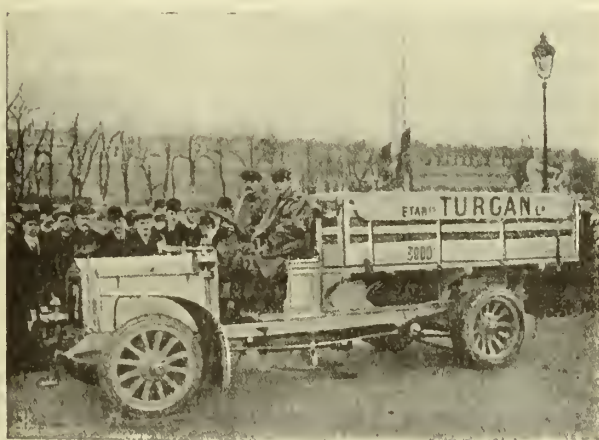
La più gran parte dei châssis che vedevansi alla mostra, era con motori a benzina; però non mancavano buoni esemplari a vapore con caldaie tipo tubolare ed accensione a carbone; così la casa Surrey esponeva quattro enormi carri a vapore ed un grande automotore ferroviario a vapore degni di attenzione sia per la finitezza dei particolari, sia per la estetica della loro linea esterna appagante l'occhio. Anche la casa Chaboche esponeva due notevoli esemplari di tipi a vapore con caldaia tubolare ed accensione a carbone. La Darracq-Serpollet aveva alla mostra tre bellissimi carri a vapore del noto sistema a rapida evaporazione, con accensione a petrolio o ad olio minerale pesante;

Camion militare De Dion.

ed uno châssis finamente lavorato mostrava all'occhio del visitatore tutta l'armonia del meccanismo tanto differente da quello degli altri tipi.

Per i tipi a benzina si constatava che lo châssis va notevolmente differenziandosi da quelli delle vetture, mentre così non era nei decorsi anni, nei quali il primo poteva considerarsi come un secondo convenientemente rafforzato; il che non era molto razionale giacchè il tipo da vettura, essendo studiato per le velocità, deve naturalmente comportare particolari proprii non confacentisi ai carri. Ora perfezionandosi lo studio di questi, si escogitano per essi forme proprie, che la pratica va giornalmente sanzionando.

Resta pur sempre come anello di congiunzione tra i tipi di vetture e i tipi carri, il tipo furgone, il cui châssis presso qualche ditta non differenzia per nulla dallo châssis della vettura, mentre in altre case assume una forma più approssimantesi al carro pesante.

Lo châssis del carro, va allungandosi opportunamente per dar posto ad ampie piattaforme; tale tendenza però non è sempre accompagnata da conveniente studio

Camion militare Turgan.

dello sterzo per mantenere il raggio di volta dei carro in limiti ristretti, cosicchè spesso con essi si deve ricorrere alla marcia indietro per svoltare. Però in buoni tipi come i Fiat, i Brillié, ecc., tale particolare è trattato con speciale attenzione.

Il telaio è generalmente lavorato con molta accuratezza. Di essi si hanno due specie: quella di acciaio stampato, come nelle vetture, sopratutto nei furgoni, il quale ha lo scopo di ottenere i due lungheroni laterali di uniforme resistenza sotto l'azione dello sforzo che il carico inflettente vi genera. Qualche tipo di carro pesante, come il Bretin di A. Cohendet, e quello della « Société des Automobiles Commerciales » pure ricorrono all'acciaio stampato: essi sacrificano alla leggerezza

Carro militare Mors per rifornimento d'acqua.

dello châssis l'economia della spesa. La maggior parte dei carri però ha telaio di acciaio profilato, cioè costituito con travi di ferro connessi tra loro, i quali sebbene richiedano maggior quantità di materiale, danno modo di ottenere una rilevante economia di spesa per la più facile e più pronta lavorazione dei travi d'acciaio.

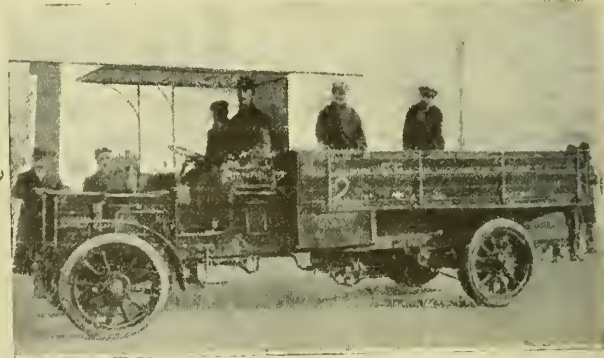
Al telaio è sospeso il motore e gli organi di trasmissione del movimento (frizione, cambio di velocità, ecc.), sempre mediante un *carter* di alluminio che si attacca direttamente ai lungheroni; però alcune case han preferito aggiungere alla parte anteriore del telaio due longoni secondari per sostenere il motore, particolare questo che si riscontra anche in qualche tipo moderno di vettura.

Le sospensioni a molla del telaio sono tutte a balestre; e generalmente una balestra ogni ruota formata con 10 a 15 lame elastiche. Speciale oggetto di studio è il punto di attacco delle balestre al telaio; nei carri dei decorsi anni, ed in molti di oggidì, si ha tale attacco costituito da *menottes* o bracci più o meno contorti, e nodi semplici o doppi; però nei buoni tipi, come nel Sidney-Strakers, nel Cohendet, ed in qualche altro si hanno appoggi a scorrimento o slittanti, costituiti da un blocco a faccia superiore piana fissa all'estremo della balestra, il quale scorre sotto altra faccia piana fissa al telaio e vi è assicurato con apposite guide; in tal modo l'appoggio è grandemente rinforzato.

Però il problema delle balestre degli omnibus non è sufficientemente studiato, cioè non pare si dia molta importanza alla relazione che deve correre tra la variazione del carico del carro e la variazione della elasticità delle balestre stesse; poichè negli omnibus, i quali possono viaggiare tanto a vuoto che con pieno carico di persone, generalmente si adottano balestre che resistano a quest'ultimo, e allora esse risultano dure per i carichi minori. Solo la « Compagnie Française de Mécanique et d'Automobiles » impiega sui suoi châssis le balestre trasversali a rinforzo delle longitudinali; la ditta Boyer ricorre all'impiego di smorzatori d'urti tipo Bernard et Patoureau sugli snodi delle balestre; e la ditta Desmarais presenta una più razionale soluzione di tale particolare con balestre formate di due parti, delle quali una sempre in azione, e l'altra così situata che entra in azione quando il carro è molto carico.

Le ruote costituiscono il vero tallone d'Achille del carro automobile. Tutti i costruttori sono convinti che esse devono dare la necessaria elasticità al carro per un conveniente *comfort* nella marcia, devono smorzare gli urti, affinchè il motore e gli altri organi non ne siano danneggiati, devono avere la voluta aderenza col suolo specialmente per le salite, e devono infine essere un organo economico e non costoso. Finora però si brancola nel buio. E ciò si riconosce dal fatto che mentre ogni altro particolare ammette un numero abbastanza limitato di soluzioni, questo della ruota no: tanti sono i carri, tanti sono i tipi di ruote impiegate. E si hanno ruote rigide, con cerchione di ferro tipo artiglieria, cioè razze e gavelli di legno, e ruote tutte metalliche a dischi, come le Arbel di acciaio stampato, o a razze di acciaio fuso come nei carri Decumun. E si hanno pure assai tipi con cerchioni elastici di gomma piena. Fino a poco tempo fa la gomma formava un cerchione continuo, ma oggi si hanno i tipi a blocchi del Bergognon, o della marca « Le Français » (brevetto Chary) i quali formano una superficie discontinua con blocchi rettangoli o a losanga su filo semplice, o doppia o anche tripla. Tali blocchi si fissano al cerchione metallico mediante telaietti di ferro e chiavarde.

Varie ditte però presentano ruote speciali. La Brillié aveva la propria ruota elastica a cerchione discontinuo metallico; la Decumun presentava ruote con cerchione di legno, rinforzato da due anelli di ferro di piccola larghezza; la « The Adjustable Non-Skid Tire » presentava una ruota il cui cerchione era formato di cinque o sei anelli di legno duro, e ciascun anello era diviso in tanti pezzi, come i gavelli di una ruota comune, i quali erano assicurati alla ruota con una intelaiatura di ferro, ed erano facilmente ricambiabili; il Tranoy presentava il suo tipo di ruota elastica costituito da una parte metallica a disco stellato assicurato al mozzo, ed una parte metallica portante il cerchione di ferro, la quale era collegata alla precedente con molle a spirali; infine il sistema Jberty e Merigoux era formato da un cerchione di gomma piena traversato da numerosi fori trasversali, cioè normali al piano della ruota, per rendere la gomma più elastica.

Non è possibile dire quale sia la tendenza dei costruttori in fatto di ruote; e ciò è pur logico, giacchè lo studio della ruota più che cômpito del costruttore di châssis è cômpito di chi deve impiegare il carro, in relazione al servizio che questo deve fare, e allo stato della strada da percorrere. E così per gli omnibus nei quali si vuole il necessario *comfort* si hanno ruote con

Camion militare Darracq Serpollet.

cerchioni di gomma sui carri leggeri (furgoni, ecc.), specialmente per posta o per materiali di lusso si possono adottare ruote anteriori con gomme e ruote posteriori o con gomme o con cerchioni di ferro; infine per carri da merci ordinarie si impiegheranno ruote con cerchioni di ferro, facendo l'augurio che si trovi presto una ruota elastica, la quale alla giusta e razionale economia aggiunga la necessaria elasticità per la buona conservazione del motore.

L'applicazione del motore e del sistema di manovra allo châssis, risentono ancora troppo della vettura da turismo. Si hanno ancora troppi carri nei quali il motore ed il sedile del conduttore occupano una gran parte del telaio, lasciando alla piattaforma per i materiali da trasportare uno spazio relativamente troppo limitato.

Se tale tipo è ammissibile per i furgoni leggeri, come i Peugeot, i Bayer, ecc., non può esser accettato per i châssis pesanti, per i quali è assai preferibile di avere il conduttore sopra il motore come nei Brillié, nei Fiat, nei Cohendet, negli Orion, nel Janvier, ecc. In questo caso però è necessario lo studio accurato del modo di accedere con facilità al motore, modo che dato qual'è nei tipi presentati forse è suscettibile ancora di perfezionamento.

Il sistema di sterzo è anch'esso rimasto nei carri come sulle vetture da turismo, però si nota una forte tendenza a diminuire la « sporgenza in falso » della ruota direttrice, portando l'asse verticale di rotazione della ruota il più vicino possibile al punto di appoggio di essa sul terreno, come è perfettamente raggiunto nelle vetture elettriche Krieger. Inoltre al sistema stesso qualche casa aggiunge uno smorzatore di urti allo scopo di evitare che le scosse del terreno si facciano sentire sul volante con non poco fastidio per chi guida. In genere però l'accuratezza con cui questo particolare è studiato dà affidamento che i tipi più in uso, irreversibili, a vite, costituiscono un buon particolare meccanico.

Sui motori dei vari carri nulla si può dire in particolare. I tipi di motori delle varie case sono ormai conosciuti e di fama mondiale, i Gobron, i De Dion, i Peugeot, i Delahaye, i Renault, i De Dietrich, ecc., ecc., han dato buone prove pratiche. Però si nota una forte indecisione nella loro applicazione e forza. Qualche casa adotta i motori bicilindrici per carichi netti sino a 2000 chg. e per velocità sino a 16 chilometri (come la Peugeot) e con buoni risultati pratici, altre case ricorrono a motori più potenti e a quattro cilindri; è probabile che per un lungo lavoro siano preferibili questi ultimi.

Colle velocità ormai si sale a limiti poco razionali. Si hanno carri che assicurano i 40 chilometri: orbene, pensando alle scosse che a tale andatura deve ricevere tutto lo châssis il cui peso lordo arriva alle 5 e alle 6 tonnellate, si comprende che tali risultati devono andare a detrimento della buona conservazione della macchina. In generale le buone case, specialmente le tedesche, tendono a tener basso i limiti delle velocità di marcia che ordinariamente sono tre (5, 10 e 15 chilometri), o quattro (4, 8, 12 e 16 chilometri). Pare però che vi sia una forte tendenza ad abbassare ancora questi valori per assicurarsi la salita sulle pendenze.

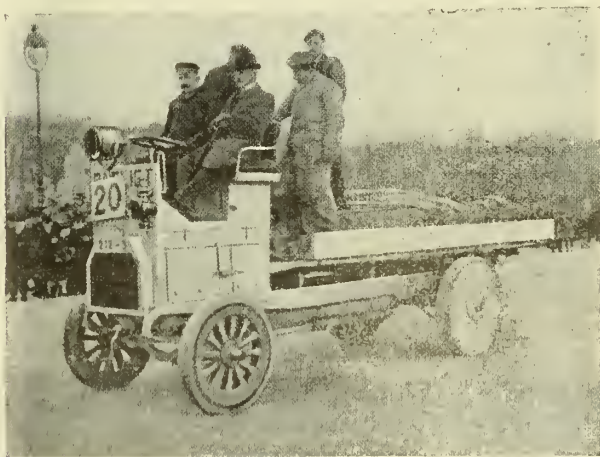
La gran maggioranza dei châssis erano con trasmissione a catena; non si avvera ancora per i carri la tendenza che si ha nelle vetture dell'adozione del sistema a cardano. E forse con ragione; essendo la catena un mezzo più elastico, confacentesi al carro.

La « Société des Automobiles commerciales » ch'è una filiale della Daimler di Berlino, invece presentava un bellissimo tipo di châssis a cardano, con motore e carburatore adatti a funzionare con benzina, con alcool-benzolo (80 % di alcool a 90° e 20 % di benzolo) od anche con petrolio ordinario.

Il raffreddamento dei cilindri nei carri risulta che è stato oggetto di speciali studii: sulla quasi totalità dei châssis esso è ottenuto con radiatori tubolari ad alette, solo la Fiat si mantiene fedele al tipo alveare. E tale generale tendenza la crediamo assai giustificata essendo ben diverso il modo di comportarsi del radiatore sopra una vettura e sopra un carro. Inoltre ogni radiatore è pur munito di ventilatore, e molte case delle maggiori, come la Brillié, la Mors, ecc., aggiungono serbatoi ausiliarii di acqua disposti o sul radiatore (Brillié), o tra i costoni dello châssis (Mors). Fa eccezione a tutte le costruzioni la Cohendet, la quale ha abolito del tutto il radiatore, sostituendolo con una gran cassa serbatoio di acqua posta sul dinnanzi del carro al posto del radiatore; e crediamo che questa variante sia commendevole.

In quanto alle carrozzerie non era alla mostra nulla di veramente speciale. Gli omnibus eran dei soliti due tipi; quello più leggero ad un solo piano, con o senza coupé anteriore, e quello più pesante ad imperiale per 32 a 39 posti: ormai tali tipi sono comunissimi nelle grandi città. I carri avevano cassoni d'ogni tipo e forma, dal furgone da posta costituito con un unico cassonetto chiuso al carro piatto con semplice piattaforma e sponde.

V'erano però vari tipi di automobili speciali; così una scopatrice-inaffiatrice di buon sistema (Muller de Cardevar) atta alle città ove le scorie stradali non si debbano raccogliere, come Parigi, Torino, ecc., la sua cassa per 2000 litri, con semplice manovra d'una vite era spostabile lateralmente per ottenere lo châssis libero onde formarne un carro piatto. Il De Dion presentava un carro con grande dinamo azionata dallo stesso motore, per illuminazione. La Fiat, la « Decauville ainé » avevano esposti dei tram a benzina, in alcuni dei quali il motore era sul dinnanzi del carro, mentre in altri era sotto il sedile centrale. Infine v'erano pure varii carri per pompe (Delahaye, De Dietrich, ecc.) molto accuratamente studiati.

E la rassegna potrebbe ancora continuare se le nostre indagini volessero addentrarsi in maggiori particolari. Ciò però per ragioni di spazio e di opportunità non possiamo fare e pertanto concluderemo che, sebbene apparentemente la costruzione del carro automobile non pare vada soggetta a serie modificazioni, pur tuttavia il suo châssis va rendendosi di tipo sempre più pratico, e che anche l'esperienza ormai insegna che esso comincia ad entrare nella vita civile con vantaggio della rapidità e dell'economia dei trasporti.

Camion Berliet.

Prima di lasciare la penna vogliamo ancora ricordare tre châssis a tre assi, dei quali due (Janvier e Brillié) erano agli Invalides, ma il terzo, il Borderel, era al Gran Palais; di questo però diciamo qui trattandosi di applicazione più razionale per i carri che per le vetture. Tali tre tipi sono ben diversi uno dall'altro. Il Janvier, che ha partecipato al concorso dei « poids lourds » è un carro con carrello anteriore e asse motore posteriore; il carrello comprende ogni fiancata due molle balestre disposte una in senso opposto all'altra, e i due assi sono assicurati agli estremi della balestra inferiore, in modo che una delle quattro ruote può trovarsi senza inconveniente a livello assai diverso delle altre. In tale carro il volante di sterzo comanda con tiranti e leve tutte e quattro le ruote del carrello, nello stesso modo come nelle ordinarie vetture sono comandate le ruote direttrici. Esso ha un motore a tre cilindri, e la sua velocità media è di 8 chilometri.

Il carro Brillié ha per asse-motore quello intermedio e due assi estremi con ruote direttrici; tutti collegati da molle — a balestra, assicurate o al telaio, o a leve fisse al telaio. Un unico sistema di tiranti e leve serve per comandare col volante di sterzo le ruote degli assi estremi.

Il Borderel è di tipo quasi identico al Brillié, cioè anch'esso ha per asse o motore quello centrale e due assi con ruote direttrici estremi.

Tutti questi tipi studiati allo scopo di diminuire il carico su ciascun asse, o allo scopo di passare ostacoli senza scosse, non hanno ancora ricevuto un buon battesimo pratico. Il Janvier che ha preso parte al concorso dei carri indetto dal Ministero della Guerra francese, in esso portava chilogrammi 5000 di carico netto contro 5100 di tara, il che non è certo un buon rapporto di rendimento. Forse col tempo anche questi tipi diverranno pratici, per ora non ci resta che ammirarne la costruzione.

Infine era degna di nota nel padiglione des Invalides un nuovo metodo di revisione di grosse sbarre o lamiere di ferro od acciaio applicato dalla società de «l'Oxihrique Française», filiale della Metallurgica di Torino. Tale metodo utilizza un getto ossidrico che accendendosi corrode rapidamente il metallo e lo distrugge lungo una linea in modo da segarlo con taglio nettissimo. Esso meravigliava quanti ebbero occasione di vederlo.

Come si è già detto nel padiglione a les Invalides non era la spettacolosa teatralità che rendeva estatico il visitatore del Grand Palais; però la località meno rumorosa comprendeva opere di arte meccanica pregevolissime ed utilissime al gran pubblico, il quale attende appunto da tali opere il mezzo più economico di comodo trasporto, ed il mezzo più rapido di commercio interprovinciale.

Parigi, dicembre 1906.

Ing. ANDREA MAGGIOROTTI
Maggiore del Genio al Comando del Corpo di Stato Maggiore

La circolazione degli automobili in Inghilterra.

In Inghilterra sta per essere pubblicato un nuovo regolamento sulla circolazione degli automobili che modifica quello tuttora vigente:

Per detto regolamento la velocità degli automobili di peso inferiore ai 20 quintali sarà limitata a 20 chilometri all'ora ovunque sono passaggi pericolosi, discese, curve traversate di villaggi e città, mentre invece quella per gli automobili il cui peso eccede i 20 quintali e non supera i 30 non dovrà eccedere nelle località sopradette la velocità di 8 chilometri all'ora.

L'automobilista dovrà fermarsi allorquando ha causato un accidente qualsiasi nonchè alle intimazioni degli agenti di polizia. A richiesta di essi dovrà esibire la ricevuta della tassa pagata. L'ammontare di questa sarà proporzionato al peso della macchina.

Le targhe per automobili saranno rilasciate dalle autorità locali e dovranno portare i contrassegni di queste.

Circolazione degli Automobili nel Canton Grigioni.

Il gran Consiglio di Stato dei Grigioni ha autorizzato la circolazione dei veicoli semoventi sulle strade prossime alle frontiere di St. Gall, Liechtenstein, Thusis, Landquart-Davos, Coira-Lenzerheide, Castasegna-Vicosoprano, sotto speciali condizioni che verranno stabilite dal Consiglio stesso. Per le altre strade il governo potrà accordare temporanee concessioni di passo.

E' questo un principio di quella completa libertà di circolazione agognata dagli automobilisti sul territorio del Canton Grigioni. Trattasi in fatti di una concessione che nel suo limite è definitiva, e dobbiamo pertanto augurarci che gli automobilisti, ligi alle norme che regoleranno detta circolazione, sapranno convincere l'autorità svizzera che l'automobile è ormai un mezzo pratico di trasporto e che per la sua elasticità e potenza di freni garantendo la maggiore sicurezza sulle strade di montagna, deve essere trattato al di sopra di ogni prevenzione ed alla stregua dei veicoli in genere, concedendogli ampia facoltà di circolazione su tutto il territorio svizzero.

Circolazione degli automobili in Francia.

Il Touring Club Francese ha avanzato ai Ministri delle Finanze e del Tesoro e al Presidente della Commissione del Bilancio una protesta motivata contro la proposta della legge per la quale si vuol stabilire una tassa sugli stranieri che entrano in Francia con vetture automobili.

Il Salone di Bruxelles.

Dal 12 al 27 febbraio prossimo si terrà a Bruxelles nel Palazzo del Cinquantenario, il 6° Salone Belga del Ciclo e dell'Automobile.

Automobile Club d'Italia.

Il giorno 25 novembre 1906 si è radunato nella sua sede sociale in Torino il Consiglio dell'A. C. I. Presiede il marchese Ferrero, e sono presenti i signori: on. Crespi, marchese Di Soragna, Dal Pozzo, ing. Gamba, marchese De Mari, cavaliere Coltelletti, conte Viglietti, M. Montù, il dottor Guastalla che rappresenta per delega il comm. Johnson, Gregorini Bingham.

Si passa alla votazione dell'intiero ufficio di presidenza, e vengono riconfermati a presidente il principe Piero Strozzi, a vice-presidenti il marchese Ferrero e l'on. Silvio Crespi, a segretario il signor M. Montù.

Vengono nominati delegati alla Conferenza di Parigi i signori marchese Ferrero, ing. Gamba, M. Mnotù e marchese Di Soragna.

Si procede all'estrazione di un terzo dei membri della Commissione Sportiva: e sono sorteggiati e rieletti i signori conte Oldofredi (11 voti), ing. Cavalchini G. Bigio, marchese Dal Pozzo (11 voti), il cav. Florio (9 voti).

Dietro proposta del dott. Guastalla il Consiglio nomina a membri della Commissione Sportiva i signori Gregorini Bingham e barone De Riseis, quali rappresentanti dei Clubs di Bologna e di Napoli.

Il marchese Ferrero dà lettura del bilancio preventivo 1907 che si chiude con una presunta rimanenza di L. 4293,95 mentre il fondo di riserva risulta di L. 1243,45.

Il Consiglio Direttivo approva tutte le deliberazioni prese dalla Commissione Sportiva in riguardo alle corse automobilistiche in Italia del 1907, la vertenza del M. C. I. ed U. V. I., sull'assenzione del Club nella corsa Vanderbilt 1907, sull'Autodromo inglese.

Si dà incarico ai delegati alla Conferenza di Parigi di non insistere sul boicotaggio della Svizzera, purchè delle garanzie serie siano ottenute per il miglioramento della circolazione automobilistica in detto stato: di interessare i delegati del K. A. di Germania perchè siano abolite od almeno ridotte le tasse sull'importazione e circolazione temporanea delle automobili in detta nazione, e di insistere perchè nelle corrispondenze tra Club e Club venga adottata la lingua francese.

Il marchese comunica che il presidente principe Piero Strozzi è stato nominato nel comitato per l'Esposizione di Bruxelles, e dei Clubs di Ungheria, Svizzera e Germania: che i presidenti dell'A. C. di Francia, Russia, Inghilterra, Germania, Spagna, Belgio, e Austria hanno accettata la nomina a membri onorari dell'A. C. I. Riferisce ancora della sua visita col segretario a S. M. il Re cui offerse a nome del Club i distintivi sociali, e del telegramma spedito al Sovrano in occasione del genetliaco di cui legge il telegramma di risposta.

* *

Il primo dicembre al vice-presidente marchese Ferrero di Ventimiglia è pervenuto un telegramma col quale il principe Piero Strozzi notifica che cede al gentile desiderio dei colleghi, scusandosi se per qualche tempo ancora non potrà accudire con assiduità agli affari del Club.

Ancora il referendum per la riduzione a L. 5 della tassa sulla bicicletta.

Nell'indire il referendum non era certo possibile prevedere che la campagna aperta dal Touring in favore della riduzione della tassa potesse trovare cosí largo favore nell'elemento parlamentare.

A parte le inevitabili eccezioni, giustificate e in numero d'altronde limitato, l'iniziativa del Touring è stata accolta con manifesta cortese simpatia, la quale certo è una prova della bontà dell'intento nostro.

All'elenco degli onorevoli deputati che risposero all'inchiesta, apparso nell'ultima puntata, ne faremo presto seguire un altro ancor più numeroso, che dobbiamo pure alla cortesia dell'egregio Corpo consolare il quale malgrado le difficoltà e la delicatezza del compito affidatogli, seppe disimpegnarlo coll'usato lodevole interessamento. Ad esso pertanto la Direzione invia sentite grazie.

A coloro poi che per motivi speciali ancora non risposero all'appello vorremmo da queste colonne far presente una volta di più tutta l'importanza che riveste la missione loro affidata, pel buon esito della causa, onde vogliano occuparsene con quella premura e urgenza che le circostanze esigono.

Trasporto di Velocipedi sulle Ferrovie.

Il trasporto dei velocipedi sulle ferrovie, è una questione che ha preoccupato a buon diritto tutti i ciclisti. Le avarie che troppo frequentemente si verificano nel trasporto di essi in causa della negligenza e disattenzione degli addetti al carico e scarico, furono causa di proteste e reclami contro l'Amministrazione ferroviaria, la quale, di fronte ai clienti che pretesero l'indennizzo pel danno patito, ha dovuto pagare, e talvolta, per non aver aderito alla domanda, pagare dietro pronuncia dell'Autorità Giudiziaria. Nei paesi in cui il ciclismo ha avuto uno sviluppo maggiore di quello che si ebbe nel nostro, anche per essere stata la bicicletta benevisa al fisco, le ferrovie hanno dovuto provvedere i vagoni bagagli di ordigni speciali per il carico dei velocipedi, cercando così di evitare quelle avarie che inevitabilmente provengono dal fatto di essere essi posti alla rinfusa nei carri unitamente a tutte le altre merci. La Francia ha perfino costruito appositi carri il cui uso è solo limitato al trasporto dei velocipedi.

L'esempio dato e gli inconvenienti che con maggior frequenza si verificavano al riguardo sulle nostre ferrovie, hanno fatto sì che il Touring si intromettesse da tempo direttamente presso le Società Ferroviarie per ottenere opportuni provvedimenti.

Allora si ebbero promesse e null'altro.

Ora la questione fu di bel nuovo sollevata; e l'Ufficio Studi, e Collaudi del materiale rotabile ferroviario di Stato a facilitare il trasporto dei velocipedi, ci ha domandato qualche disegno per la preparazione degli attacchi da applicare nei bagagliai. Per meglio corrispondere allo scopo, ed anche per conciliare la praticità con l'economia, abbiamo creduto bene interpellare le associazioni turistiche estere, nostre alleate. per avere informazioni particolareggiate su quanto è stato fatto dalle ferrovie dei vari paesi in proposito.

Tali notizie verranno a completare il nostro studio che, concretato, sarà trasmesso all'Ufficio sopradetto, al quale fin d'ora porgiamo vivi ringraziamenti per averci richiesti sopra una quistione che per il turismo ciclistico è di grande interesse.

Il giro della Svizzera in bicicletta

Affrontare in bicicletta il giro della Svizzera potrà a taluno sembrare impresa temeraria, poichè non viene fatto di pensare a quel pittoresco paese senza immaginare ad un tempo, montagne enormi e, perciò, salite ripide e pericolose discese. Ora questa immagine riflette solo in parte la realtà, perchè se le Alpi Lepontine, l'Oberland, il Giura, le alture tra il Bernese e il Cantone di Vaud offrono strade con difficili pendenze, è pure vero che la bassa valle del Rodano, il bacino dell'Aare, quello della Reuss e della Limmat, e le rive dei laghi sono percorse da bellissime strade piane o in leggera pendenza, tanto che si può, come ho fatto io, percorrere in ciclo quasi tutta la Svizzera facendo soltanto pochi chilometri a piedi.

Val d'Aosta.

Sono partito da Tortona il 7 luglio e, per Alessandria, Vercelli ed Ivrea, ho raggiunto la splendida Valle d'Aosta, non senza un primo poco desiderato battesimo di pioggia che mi ha inchiodato in un caffè d'Ivrea per ben quattro ore a... recitare giaculatorie! Ma la Valle della Dora è veramente ammirevole, e, sopravvenuto il sole, il bel sole così gradito anche di luglio, ho dimenticato la prima contrarietà per empirmi gli occhi di tutte quelle incomparabili bellezze. La strada è magnifica e magnificamente mantenuta, al contrario della orribile Alessandria-Vercelli piena di solchi e colle banchine ostruite da alte erbacce. E io domando: cosa fanno i cantonieri?

I quadri che si vanno succedendo dinanzi allo sguardo da Pont S. Martin, Donnaz, Verres a S. Vincent, Chatillon fino ad Aosta, sono incantevoli. Numerosi e turriti castelli sulle vicine alture aggiungono al paesaggio straordinaria attrattiva e trasportano col pensiero a fantasticare su uomini e su cose di altri tempi.

Il Gran San Bernardo.

Lasciata Aosta, situata in posizione oltre ogni dire pittoresca, con una bella piazza (non digerisco, però,

S. Remy sulla strada del Gran San Bernardo.

il nome delle vie in francese) e visto, finalmente, un Vittorio Emanuele un po' diverso da tutti gli altri, per dire il vero, così desolantemente uniformi (il monumento in bronzo, rappresenta il Re Galantuomo in costume da cacciatore: quei bravi valligiani lo hanno eretto semplicemente *au Roi chasseur*) ho affrontato il Gran San Bernardo. L'ascesa è piuttosto dura; sono trentadue chilometri di faticosa salita da farsi tutta quanta a piedi

e che non ha durata inferiore a sette ore, spingendosi innanzi la bicicletta.

La strada in molti punti è strettissima e non ben tenuta. Dei passi alpini è forse questo il più trascurato. Il tratto da S. Remy all'Ospizio è migliore perchè di recente costruzione. Feci colazione al ristorante che si trova proprio in faccia all'Ospizio, e al mio ingresso nella libera Elvezia cominciai subito per poche fette di salame, ad esser preso regolarmente per il collo! Faceva un freddo birbone e fui costretto a mangiare avvoltolato nella mantellina per non gelare. Di fuori la neve in certi punti era ancora alta!

Sia onore ai muli!

Iniziata la discesa sul versante svizzero, poco dopo Bourg St. Pierre, incontro un piccolo corteo di carri tirati da muli. Uno della comitiva mi fa cenno impe-

Castello di Chillon sul Lago di Ginevra.

rioso di fermarmi e mi apostrofa: " Vous ne connaissez pas la loi, Monsieur! Lorsqu'on rencontre les mulets il faut descendre! „

Veramente, conosco la legge e non dice precisamente così: si starebbe freschi se ad ogni incontro di quadrupede si dovesse cedergli il passo appiedati con tanto di berretto in mano! Ma quel notevole personaggio, che era certo consigliere comunale, o qualche cosa di simile, non avrebbe inteso la ragione; ed io che avevo fretta: " Excusez, rispondo, messieurs les muletiers, je ne le savais pas! „ e rimontato in sella calo rapidamente su Martigny. Infilata la Valle del Rodano eccomi subito davanti alla prima funicolare e alla prima cascata, quello di *Pissevache* (il nome, convengo, è un po' troppo... *verista*, ma indubbiamente bene appropriato!) Lascio le *Gorges du Triaut* e per S. Maurice, che ha un bel castello, Aigle e Villeneuve eccomi in riva al magnifico Lemano colla macchinetta fotografica puntata verso lo storico castello di Chillon che fu già dei Conti di Savoia. Sui pilastri si leggono nomi di visitatori celebri: Lord Byron, Victor Hugo, George Sand, Eugenio Sue, ecc. Sebbene sia piuttosto di piccole proporzioni tuttavia è molto pittoresco, tuffato così com'è tutto quanto nel lago.

Sul Lago di Ginevra.

Ecco Montreux, cioè una lunga serie di alberghi dei più lussuosi e splendidi che esistano al mondo! In faccia il lago, a tergo le montagne, Montreux si trova in posizione deliziosa come Montecarlo sulla Costa azzurra, avendone tutte le attrattive e tutte le somiglianze. Vi sono magazzini di preziosità, di merletti e di fotografie così grandiosi che di eguali non ho visto nemmeno a Parigi!

Passa Vevey, graziosa e movimentata cittadina, passano Cully e Lutry e appare Losanna. E visto che la montagna non viene a me, io vado alla montagna e salgo — *machine à la main* — la lunga erta che conduce alla capitale del Cantone di Vaud.

Losanna è una delle più pittoresche città della Svizzera: ha bei palazzi, tra cui quello del Tribunale Federale, belle passeggiate, un gran ponte (*le grand pont*) che unisce due quartieri, e si specchia nel lago lanciando al cielo l'alta guglia della sua cattedrale, cui si giunge dopo *centosessanta* scalini di legno. Mi piace però constatare che la fatica dell'ascesa colla bicicletta in braccio non fu, secondo me, troppo largamente compensata dalla modesta ammirazione che mi suscitò la vista di quel gotico monumento, sebbene, tra le navate, aleggiasse ancora lo spirito di Calvino!

Lasciata Losanna drizzo le vele... ossia i pedali verso Nord, e in continua, sebbene dolce, salita raggiungo Echallens e discendo poi, a Yverdon che ha un grandioso castello del 500 e un bel monumento a Pestalozzi che vi fondò molte istituzioni di beneficenza infantile.

Sul Lago di Neuchâtel.

Costeggiando, poi, tutta la riva nord-ovest del lago di Neuchâtel, da Grandson, nelle mura del cui castello una data — 1476 — ricorda la disfatta di Carlo il Temerario, a Boudry, che la strada ripartisce in pericolosa discesa e che ha il triste privilegio di aver dato i natali a Marat, getto uno sguardo ammirativo e... ghiotto sulla grandiosa fabbrica di cioccolata Suchard a Serrières, le cui varie costruzioni, così vicine alla strada cantonale, permettono di seguire cogli occhi il lavoro di impacchettamento di quei saporiti rettangoli, che centinaia di ragazze, tutte vestite in modo uniforme, eseguiscono con rara prestezza ed abilità. Dopo aver lasciato quel sobborgo in cui per quasi un chilometro non si sente altro che odor di cioccolata, entro in Neuchâtel, *la ville de beurre*, come la chiamano a causa del color giallognolo dei suoi principali edifici. Sebbene piccola città,

Stadthausquai a Zurigo.

pure ha sui *quais* lungo il lago una quantità di costruzioni degne di un gran centro, quali: il Palazzo delle Poste, il Museo, la Scuola di Commercio ed altre. Ammirato sull'*Avenue du 1. Mars* il monumento commemorativo della rivoluzione del '48, costeggio ancora il lago e filo verso oriente in direzione di Berna, che raggiungo dopo essermi dovuto per due lunghe ore e noiose rifugiare in un folto bosco a causa della pioggia. Le strade erano ridotte in condizioni disastrose, ed il mio ingresso nella capitale della Confederazione non fu dei più trionfali!

Berna.

Berna è città eminentemente tedesca: curioso è notare il brusco cambiamento di linguaggio nella popolazione passando dal Cantone di Neuchâtel a quello di

Berna. A Saint Blaise si parla francese; pochi chilometri più ad oriente, ad Ins, per esempio, dopo la palude, si parla già tedesco — non solo — ma si nota subito anche nella forma delle case una grandissima differenza. Si può dire che solamente entrando nel Cantone di Berna si noti quell'aspetto caratteristico che differenzia la Svizzera dagli altri paesi: case di legno, tetti aguzzi e molto sporgenti, finestre microscopiche.

Berna è veramente cospicua città. Le sue vie principali sono fiancheggiate da portici, ineleganti, forse, ma indubbiamente comodi; e lo so io che, in tempo piovoso, ne ho potuto apprezzare l'utilità. Grandioso e monumentale il *Bundeshaus* (palazzo del Consiglio federale) e ammirevoli i due colossali ponti in ferro: il *Kirchenfeld-Brücke* e l'*Altenberg-Brücke*, che traversano l'Aare a più di 30 metri di altezza. Sono pure notevoli *das Münster* (il Duomo) e il *Rathaus* (Municipio) opere quattrocentesche di recente restaurate.

Sul Lago di Brienz.

Gettati gli occhi sulla *Bärengraben* (fossa degli orsi) dove la città, come Roma la lupa, mantiene gli orsi (in tutto il Bernese si vedono orsi dappertutto, dipinti o

Rapperswyll sul Lago di Zurigo.

scolpiti) stemma vivente del cantone, via di corsa a sud verso Thun; costeggio il lato settentrionale del lago omonimo e giungo alla celebre Interlaken, in posizione addirittura superba, ai piedi della Jungfrau, cui è unita con una ferrovia che ne raggiunge la vetta a circa 4000 metri. Il tempo era sempre minaccioso e le Alpi non erano visibili. Mancò dunque la maggiore attrattiva per rendere ai miei occhi ammirevoli quei luoghi che sono celebri in tutto il mondo. Ho contato una ventina di alberghi che possono rivaleggiare coi più sontuosi di Montecarlo, di Montreux e di Lucerna. Lungo i giardini si pigiava una folla elegante e cosmopolita tutta avvolta in mantelli e pardessus!

Lucerna.

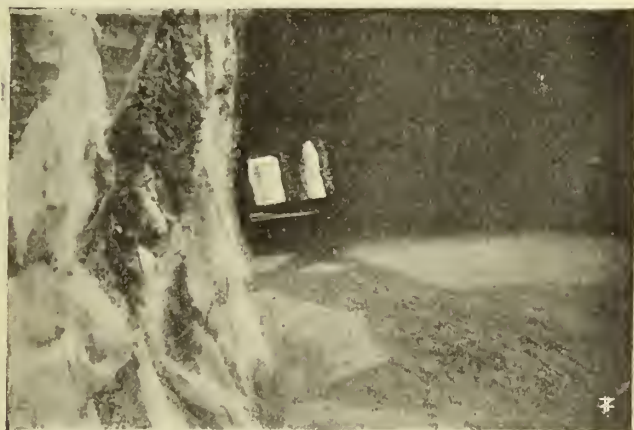
E via pel lago di Brienz, e su pel passo del Br nig. Ma ahimè! Il tempo infame (*schlechtes Wetter!*) mi perseguita, e sono costretto dalla pioggia a trattenermi quasi due giorni a Brienzwyler. Finalmente la pioggia cessa ed io posso varcare il colle del Brünig (1000 m.) insieme alla piccola ferrovia che viene su da Meiringen (dove mai non han costruito alberghi e ferrovie gli svizzeri?) Ed eccomi in rapida discesa sull'Unterwalden. Passano Sarnen, Alpnach colla funicolare che sale al Pilato, e seguendo il lago dei quattro Cantoni arrivo a Lucerna, città di ricchi, dove tutto è bello ed elegante, dalla stazione alla *Schweizerhofquai* fiancheggiata da alberghi lussuosi e da variopinti ed elegantissimi giardinetti, mantenuti, curati ed accarezzati perfino troppo! Magnifico il famoso Leone di Thorwaldsen scolpito nella roccia in memoria dei fedeli svizzeri che nel 1792 caddero a Parigi in difesa del disgraziato Luigi XVI, e curiosissimo il ponte coperto in legno che traversa la Reuss in sbieco.

Zurigo.

Dopo Lucerna ecco Kussnacht e poi, sul lago di Zug, Art. Il tempo, intanto, va migliorando con mia grande consolazione, e il sole, il grande, il sublime sole, senza cui ogni cosa bella non è... bella, finalmente spunta fuori dalle maledettissime nuvole, ed ecco Zug e poi Zurigo, una delle più belle, forse la più bella città della Svizzera, certo la più vasta. La stazione ferroviaria è una delle più grandiose d'Europa, la *Bahnhofstrasse*, lunga più di un chilometro, dove si trovano gli edifici più notevoli e i negozi più splendidi, è degna delle grandi capitali europee. Peccato, però, che la sera alle 8 i negozi si chiudano tutti quanti, e la città si addormenti così presto. Il passeggio che si estende a ferro di cavallo per due o tre chilometri lungo il lago opalescente è addirittura meraviglioso: non esito a proclamarlo più bello ancora dello *Schweizerhofquai* di Lucerna.

Che dire poi, dell'incantevole percorso lungo il lago tra Zurigo e Rapperswyll? Sono trentatre chilometri di bellezza: villaggi lindi e ricchi, ville lussuose, giardini meravigliosi e vigne, sissignori, anche piccoli vigneti in riva al lago, tenuti con una proprietà e con una cura meticolosa sì che paiono, e sono infatti, eleganti giardini. Il vino che sprizzerà da quei grappoli dovrà, mi immagino, esser conservato in caraffe di finissimo cristallo di Boemia e versato in coppe d'oro!

Sul Lago dei Quattro Cantoni.

A Rapperswyll si attraversa il lago insieme colla ferrovia su una serie di ponti, e giunti a Pfäffikon comincia una lunga salita per raggiungere la quota di 930 metri a Rothenthurm. Finalmente si lascia il paesaggio triste e squallido e comincia la discesa su Schwyz dove a table d'hôte dell'Albergo Rössli sento per la prima volta risonare il dolce natio idioma! Calo ancora a Brunnen, il più bell'angolo del lago dei quattro Cantoni, e per-

Galleria fra Sisikon e Fluelen sul lago dei Quattro Cantoni.

correndo una delle più pittoresche strade del mondo eccomi a Fluelen e, di lì a poco, ad Altdorf dove tutto e tutti parlano di Guglielmo Tell. Il monumento dell'abilissimo arciere è assai pregevole, e si vuole che proprio lì dove fu eretto, il piccolo Gemy per ordine del feroce Gessler ricevesse impassibile la freccia paterna che gli tolse dal capo il celebre pomo!

Ed ora su su per Amsteg, Wassen e Göschenen, dove mi abbandona la *Gothardbahn* sin qui fedelmente seguita

Presso Göschenen la *Teufelstein* (Sasso del diavolo) è stato accapparrato dalla ditta Maestrani di S. Gallo, e il famoso monolite, regolarmente dipinto in color cioclata, fa ora bella mostra di sè colle sue inscrizioni dorate, come fosse davvero un pezzo colossale di cacao! Oh! la réclame! *C'est degoutant!* mi diceva un buon alsaziano col quale mi accompagnai per qualche chilometro.

La ferrovia del Gottardo.

Non senza avere ammirato le superbe opere d'arte che hanno reso possibile in poche ore il percorso da Milano a Lucerna, tra cui veramente notevoli le quattro gallerie elicoidali, passati i piccoli forti svizzeri, raggiungo Andermatt insieme ad otto landeaux privati, cinque monumentali diligenze di posta, tre ciclisti e, a dir poco, un centinaio di pedoni, maschi e femmine, muniti di regolare zaino e *alpenstock*. Pareva di essere ad un pubblico passeggio ed eravano a 2000 metri sul

Imbarcadero a Pallanza sul Lago Maggiore.

livello del mare! E su tutti quanti alla Furka! La salita non è molto penosa e si raggiunge il passo (m. 2436) che, dopo lo Stelvio, è il più elevato d'Europa, abbastanza facilmente, specie in sì numerosa compagnia. La discesa è ripida e pericolosa. Tutto ad un tratto, allo svolto d'un *tournant*, ecco comparire lo stupendo Ghiacciaio del Rodano, con a lato, naturalmente, un grandioso albergo: il Belvedere. Poche cose al mondo, io credo, sieno così belle come questo ghiacciaio che ha la forma triangolare, col vertice giù nella valle, da cui scaturisce un filo d'acqua: è il Rodano che nasce!

Al Sempione.

Scendo a Gletsch, e la sera a *table d'hote* ho il piacere di contare *centoquaranta* commensali e di scambiare qualche parola italiana col *maître d'hotel*, un varesotto puro sangue! A Gletsch il Rodano, sebbene neonato, è già grandicello e promette bene! Seguo il suo corso in deliziosa discesa, sono presto a Briga, ed eccomi di nuovo in salita, in lunga salita, su pel Sempione. Sono venti chilometri, ma si fanno volentieri pel grandioso panorama che si gode sui ghiacciaî delle Alpi Bernesi da un lato, dall'altro sul ghiacciaio bellissimo del Kalterwasser, mentre giù nella valle si scorge sempre Briga. Passato l'inevitabile *hotel* e il grandioso Ospizio (m. 2000) comincia la bella discesa: si giunge presto al Sempione per infilare subito dopo la pittoresca e orrida gola di Gondo che ha punti di così terribile e selvaggia bellezza da non potersi descrivere.

Varcato il confine in aere assai più caldo (è il sud che si avanza!) raggiunta Isella e dato uno sguardo allo sbocco della doppia galleria, con cui un' altra meravigliosa opera umana ha vinto per costante e lungo volere forze poderose e terribili ostacoli (la roccia è dura ma la volontà dell'uomo è altrettanto tenace) giungo a Domodossola, e seguendo per la valle del Toce la nuova ferrovia Domodossola-Arona sono a Mergozzo.

Sul Lago Maggiore.

La strada dopo Domodossola viene mantenuta coi rendini delle vicine ferriere — il sistema dà poca polvere e niente fango ma logora le gomme. Fatta una punta a Pallanza e ad Intra, passo per Gravellona e poco dopo a Baveno, la patria del granito, e a Stresa, i due più bei punti dello stupendo lago Maggiore. La vista delle isolette Borromeo è un incanto!

Raggiungo Arona dopo il dovuto pellegrinaggio al *San Carlone*, con relativa salita nel cervello del medesimo; varco il Ticino e per Gallarate eccomi a Milano, dopo aver percorsa interamente tutta la strada Napoleonica da Briga all'Arco del Sempione. Visito l'Esposizione e torno a casa.

Di tutto un po'.

Ho percorso circa 1200 chilometri, tutti in bicicletta, ad eccezione, naturalmente, dei passi alpini. Fui sempre bene alloggiato; non ammiro, però, quei guanciali di piuma, nei quali la vostra povera testa s'immerge, si sprofonda e scomparisce! Gli alberghi, abbondano, e sebbene sieno piuttosto cari, sono sempre affollati. Dovunque sia qualche cosa di bello da ammirare, ivi siate certi di trovare due cose: un albergo e una ferrovia! Quanto alla tavola... lasciamola stare! Vi ammanniscono certe brode lunghe e slavate in cui nuotano — *rari nantes* — piccoli corpi... estranei! Vi propinano certe salse biancastre perfettamente insipide, e vi somministrano delle microscopiche fettine di pane... del giorno innanzi — ch'è una disperazione! Ma la più lontana speranza d'un piatto di spaghetti o di risotto alla milanese!

Le strade generalmente sono buone perchè poco carreggiate: talune sono fiancheggiate da alberi fruttiferi.

Nel Bernese ho notato assai prospera l'industria casalinga delle terre cotte colorate, e a Brienz ancora quella del legno scolpito. Durante il lungo inverno gli uomini fino dall'infanzia occupano il loro tempo a produrre spesso dei veri capolavori, quasi tutti orsi di ogni dimensione, che si vendono a caro prezzo l'estate a Interlaken a qualche ricco a Yankee.

Le case nei villaggi sono tutte in legno, a soffitti così bassi che si toccano colla mano. Le finestre sono tanto piccine ch'io mi domando con terrore, visti i tetti così sporgenti, come fa questa gente l'inverno a vivere senza aria e senza luce!

Nelle principali città è notevole lo splendore degli uffici postali. Ginevra, Losanna, Neuchâtel, Berna e Zurigo posseggono palazzi così sontuosi che da noi in Italia manca ogni confronto. Bellezze architettoniche, ricchezze di vestiboli, lusso di lucentissimi marmi, di bronzi e di cristalli, e comodità di uso gratuito di cento piccoli eleganti scrittoi: ecco ciò che trova lo straniero negli uffici postali svizzeri.

Ciclisti, movetevi!

E concludo: ciclisti d'Italia muovetevi, e anzichè cimentare i vostri muscoli in sterili gare di velocità per conseguire medaglie e stendardi, correte il mondo in cerca del bello: se ne avvantaggerà la vostra coltura, e quando sarete vecchi racconterete ai vostri nipoti qualche cosa di meglio della vecchia novella di Bertoldino!

MARIO MATUCCI
(Tessera N. 40321).

Il problema della polvere sulle strade ordinarie. - L'incatramatura.

Di questo sistema si è molto discusso da alcuni anni in Italia ed all'estero, come del più efficace a ridurre la produzione della polvere ed a diminuire il costo della manutenzione delle massicciate; e la nostra *Rivista* ebbe varie volte ad occuparsene.

Difficoltà di metodo ne tardarono finora l'applicazione, dipendendo essa da due condizioni essenziali: *regolarità di stendimento e rapidità* alla lor volta legate a speciali condizioni di atmosfera, alle necessità del traffico e alle esigenze economiche.

Da noi si conobbe fin dal 1901 uno speciale metodo di catramatura basato sull'uso di olii minerali pesanti solventi del catrame, facilitando l'applicazione con caldaie studiate a tale scopo.

Questo metodo d'invenzione dell'ing. Rimini ebbe larghe applicazioni ad Ascoli, a Bologna, a Livorno e più specialmente per merito dell'ing. Rimondini a Lugo.

I risultati furono ovunque soddisfacentissimi: diminuzione sensibilissima di polvere, superficie scorrevole ed impermeabilità, con la conseguente più facile ed economica conservazione della massicciata, notevole risparmio nelle spese di inaffiamento, di sfangamento, ecc., ed un vantaggio enorme a favore del pubblico, sia dal lato igienico che pratico.

Malgrado questi vantaggi tecnici, economici ed igienici, del sistema, si oppose finora alla sua applicazione la lentezza, poca sicurezza e poca regolarità delle operazioni di spandimento.

Bisognava studiare un mezzo *rapido, regolare, e nello stesso tempo economico* e tale da evitare i pericolosi travasi del catrame e le possibilità d'incendio pel suo riversarsi nel focolaio della caldaia di riscaldamento.

Le numerose esperienze d'incatramatura eseguite in questi ultimi anni dal Genio civile in Francia e l'applicazione del metodo Lassailly ci sembra abbiano risolto il problema in modo lodevolissimo.

La « Société générale de Goudronnage des routes » di Parigi strettamente collegata colla nota « Ligue contre la poussière » ha eseguito quest'anno estesissime applicazioni (oltre un milione di metri quadrati di superficie stradale) cogli apparecchi Lassailly che permettono di coprire di goudron ben 2000 metri quadrati in un'ora. Invitati ad assistere ad una di queste applicazioni nella città di Nizza Marittima, delegammo al convegno il nostro consigliere ing. Emilio Gola che si recò nella scorsa settimana sul posto in compagnia dell'egregio ing. Guido Grandi dell'Ufficio tecnico provinciale di Como; i nostri ingegneri trovarono nei colleghi dell'Ufficio municipale e del Genio civile di Nizza la più sentita cordialità ed ebbero le migliori assicurazioni intorno ai vantaggi constatati nelle precedenti operazioni di incatramatura colà eseguiti.

Degli apparecchi Lassailly i nostri ingegneri giudicarono personalmente assistendo al loro impiego sul lavoro.

L'avenue Felix Faure che fa parte di una strada nazionale di intenso traffico pesante, era già stata incatramata e stava per esser aperta alla circolazione; essa presentava un bel aspetto, liscio ed uniforme come fosse in asfalto. La « Promenade des Anglais » in corso di incatramatura per una lunghezza di diversi chilometri, è frequentata nella buona stagione da innumerevoli automobili e vetture cittadine; su essa, pel gran concorso di forestieri, il problema dell'abolizione della polvere è più che mai impellente, e la stampa locale e le associazioni turistiche e sportive incoraggiarono non poco la Amministrazione municipale ad adottare il nuovo metodo. L'ultima incatramatura vi fu eseguita con successo nel 1902 e ancora si vedono verso i cigli laterali, ove il consumo della massicciata è minore, le traccie del catrame.

Gli apparecchi si trovavano sul posto pronti ad iniziare l'esperimento su una superficie che da 20 000 metri quadrati era stata aumentata per deliberazione recente a 40 000 metri quadrati. Il catrame viene portato sul posto in botti o in un carro cisterna, e travasato in un serbatoio sottostante al *carro di riscaldamento*. Su questo si hanno un generatore di vapore ed un serbatoio di riscaldamento del catrame.

Il vapore prodotto dal generatore è introdotto nel serbatoio di riscaldamento. Azionando una pompa a mano vengono sollevati circa 70 litri d'acqua fredda, che lambiscono il serbatoio; il vapore vi si condensa e forma il vuoto che aspira dal serbatoio sottostante 1000 litri di catrame freddo. Si rimette allora un altro vapore

in un serpentino interno al serbatoio e si riscalda il catrame fino ad oltre 100°. Raggiunta questa temperatura, si introduce nuovamente il vapore nel serbatoio, il cui catrame caldo è spinto attraverso un tubo esterno, entra e riempie un carro-botte di distribuzione (goudronneuse).

L'operazione si ripete ininterrottamente sul primo carro, mentre le acque calde di condensazione sono ricuperate a mezzo di un iniettore e utilizzate dal generatore.

Nel carro distributore, il catrame della botte passa in un serbatoio regolatore, il cui livello è controllato automaticamente per mantenere costante la pressione di uscita del catrame.

Questo scende in filetti sul terreno traverso uno spanditore i cui fori sono studiati in modo da assicurare uno strato uniforme del catrame.

Un sistema di spazzoloni a pressione regolabile afferra il catrame all'uscita e lo stende facendolo penetrare nelle connessure del brecciame.

Prima di iniziare l'operazione è necessario assicurarsi che la superficie della strada sia ben liscia ed uniforme; perciò generalmente si fa precedere la regolare cilindratura con rullo a vapore.

Se la strada ha un colmo sufficiente, essa viene spicconata a mano o meccanicamente, e quindi cilindrata con eventuale piccola aggiunta di pietrisco, nei punti consumati, in modo di ottenere una regolare configurazione. Il terreno deve essere poi lavato, scopato a nudo

dalla polvere e fango per ottenere la perfetta penetrazione del catrame nella massicciata. Appena questa è ben pulita ed asciutta si passa alla incatramatura. Finita poi l'operazione, si usa ricoprire il tratto incatramato di buona sabbia silicea onde rendere un po' scabra la superficie ed accelerare il disseccamento del catrame.

L'essiccamento esige da 24 a 72 ore secondo le condizioni di stagione e di atmosfera.

Dati simili elementi è facile il giudizio sull'avvenire della catramatura stradale; all'estero, ove alle iniziative non fanno difetto i mezzi, a risolvere il problema stradale concorrono non soltanto tecnici ed igienisti, ma il pubblico in genere concorre con contribuzioni volontarie. Quanto all'Italia il progresso sarà meno rapido, ma la gravità del problema e gli interessi che esso abbraccia, lasciano sperare che un'azione energica delle associazioni sportive e di tutti quanti hanno interesse per la buona viabilità, riesca a superare l'inerzia delle Pubbliche amministrazioni e portare il Paese nostro a godere dei vantaggi che il nuovo perfezionato metodo ci garantisce.

X.

Echi della mostra stradale

Quando nel maggio del 1905 scrivevamo in queste colonne un articolo dal titolo: *Che cosa sarà la mostra stradale all'Esposizione di Milano del* 1906, e concludevamo coll' augurio che all'ardita e geniale iniziativa corrispondesse il concorso di amministrazioni ed industriali, certo non osavamo sperare che l'augurio si avverasse in modo così soddisfacente e completo.

Ed infatti se noi ci facciamo a riandare colla mente l'insieme delle cose esposte, di alcune delle quali diffusamente ci siamo occupati in queste colonne, possiamo affermare che tutti i principali argomenti che si annettono al complesso problema della viabilità, hanno degnamente figurato nella mostra ed in modo da fornire ottimo ammaestramento a chi vorrà trarne profitto.

Nel campo dell'amministrazione del servizio stradale, la provincia di Torino, la cui mostra venne illustrata nel numero di novembre di questa rivista, ci ha dato uno dei più belli e completi saggi del modo di organizzare il servizio stradale non solo per quanto si attiene alle strade provinciali, ma ancora per risolvere il difficile problema della manutenzione delle strade intercomunali.

La provincia di Campobasso ci ha pure dimostrata la cura con cui si attende da quell'Ufficio Tecnico al servizio stradale; la provincia di Trapani ha messo in evidenza l'iniziativa di quell'amministrazione che coraggiosamente affrontò il problema di introdurre la cilindratura a vapore sulle sue strade e la diligenza dei suoi tecnici nello studiare una tale questione, quale apparisce da pregevoli monografie e studi sulla materia; la provincia di Rovigo che ha richiamato la nostra attenzione su quella colossale opera che è il ponte di Corbola sul Po, che ci ha informati dei suoi interessanti esperimenti di cilindratura e catramatura delle strade ed infine del modo con cui viene studiata quella difficile parte della manutenzione stradale che si riferisce ai materiali di inghiaiamento.

Anche il governo ha voluto figurare nella mostra stradale presentando in una elegante pubblicazione uno studio sul mantenimento delle strade nazionali redatto per cura della Direzione Generale di Ponti e Strade, studio su cui ci proponiamo di occuparci in modo speciale.

Se pertanto sarebbe stato desiderabile che maggiore fosse il concorso delle provincie italiane, conviene però ammettere che anche quanto fu esposto potè riuscire utile e sommamente istruttivo.

Nella parte dell'applicazione della meccanica alle strade il posto fu veramente nel modo il più grandioso e degno occupato dalla provincia di Milano. I nostri lettori, certo ricordano l'ampio resoconto che ne abbiamo dato corredato da illustrazioni; un completo cantiere ha fatto vedere di quali possenti mezzi la moderna tecnica possa disporre per la costituzione delle buone e sode massicciate; e quindi abbiamo potuto ammirare in azione e compressori e spaccapietre e vagli e tutto l'armamentario per il trasporto rapido ed economico del materiale, mentre nella strada sperimentale abbiamo potuto constatare in dieci saggi gli effetti concreti e pratici di questo sistema razionale di manutenzione. La mostra di Milano ci diede pure un bel saggio sullo studio dei materiali d'inghiaiamento, colla bella raccolta di campioni presentata, corredata da tutti i relativi dati tecnici e scientifici di analisi.

Nè minore successo ebbe la *strada sperimentale* che costituiva la parte la più arrischiata del programma della mostra stradale.

Ho appena bisogno di ricordare che con essa si volle mettere sott'occhio del pubblico tutti i più importanti tipi di pavimentazione delle strade urbane e subur-

bane; di quest'ultime poi, costituite a macadam, produrre campioni fatte con varietà di materiali d'inghiaiamento. Ebbene, malgrado la spesa ed il disagio di tale forma di mostra, oltre la provincia di Milano, che signorilmente concorse stabilendo ben 10 tratte con le principali varietà di materiali in uso nella provincia, concorsero ancora le provincie di Bergamo, Como, Padova, Modena e Pavia facendoci conoscere i loro materiali, che il visitatore trovava illustrati nelle eleganti banderuole metalliche che fronteggiavano ed ornavano la strada sperimentale.

Nè meno importante fu il concorso per le strade urbane in quanto che ben 16 ditte si sobbarcarono al non facile còmpito di darci tratte pavimentate coi loro prodotti, tantochè potemmo ammirare le più svariate qualità di pavimentazione, della pietra rappresentata da tutte le varietà di granito, arenarie, trachiti, ecc., all'asfalto in tutte le sue forme e qualità, unito ed a piastrelle, semplice o combinato con cemento, con granito od altre sostanze, al legno nelle sue varie forme e qualità e finalmente ai materiali più recentemente escogitati come i mattoni silico-calcari rinforzati da punte di ferro, i mattoni greificati, scanalati, ecc.

Ed analoghi saggi non mancarono per i marciapiedi alla cui formazione concorsero 12 ditte con tutte le varietà di pietre, asfalti e materiali speciali.

E ricorderò ancora come anche la parte decorativa di questa originale strada fu curata per mezzo specialmente degli apparecchi per l'illuminazione stradale per i quali concorsero nove ditte, dandoci, con varietà di forme artistiche, i principali campioni di lampade per illuminazione derivanti dalle applicazioni del petrolio, dell'alcool, dell'elettricità, del gas e persino dell'ossigeno.

Sulla strada sperimentale poi si eseguirono importanti esperienze relative alle strade, fra cui ricorderemo quelle per la determinazione dello sforzo di trazione dei veicoli in rapporto alla larghezza dei cerchioni delle ruote, e gli esperimenti di confronto di consumo delle massicciate eseguiti col convoglio automobilistico militare sistema Cantono.

L'azione di propaganda per il miglioramento della viabilità era anzitutto rappresentata dal nostro Touring, che mise in evidenza l'opera sua mediante i concorsi istituiti per una monografia sul miglior sistema di manutenzione, per quella sul servizio stradale in una delle provincie d'Italia, e per il manuale per gli stradini, concorsi che ebbero, come è noto, risultati veramente soddisfacenti. E l'opera del Touring era pure messa in evidenza con la dimostrazione dell'azione della Commissione stradale, dall'inchiesta sullo stato delle strade, ecc., ecc.

Nel campo della propaganda ha pure preso il suo posto nella mostra la rivista tecnico-amministrativa *Le Strade*, di Torino, che in dieci anni di vita ha fatto tutto quanto era possibile per tenere desta l'attenzione del pubblico sulla viabilità, per diffondere la cultura tecnica nel ramo d'ingegneria stradale e per patrocinare l'adozione dei sistemi razionali di manutenzione stradale.

Uno scarso contributo alla mostra hanno portato i Municipi; molti hanno preso parte all'Esposizione nei rami attinenti altri servizi pubblici, come scuole, acque potabili, illuminazione, igiene, ecc., pochissimi vi hanno compresa la viabilità; ciò dimostra come in generale questo servizio sia poco curato dai nostri comuni, i quali non si sono sentiti in grado di dimostrarsi in un modo qualsiasi nel ramo della viabilità.

Fecero eccezione la città di Roma che ha presentato un completo macchinario per il servizio della nettezza pubblica, macchinario del tipo il più moderno, e cioè carri automobili per il trasporto dei rifiuti domestici e delle immondizie stradali, inaffiatrici automobili, ecc., e la città di Milano che nell'elegante suo padiglione ha esposto tutto quanto si riferisce alla sistemazione e mantenimento delle strade mediante piani, diagrammi fotografie, ecc.

In mezzo a tutte queste manifestazioni non è mancata la nota originale rappresentata da qualche apparecchio improntato ad idee nuove e geniali.

Fra questi deve ricordarsi l'*apparecchio per livellare le carreggiate* del signor Savio Alfredo di Costanzana, di cui diamo anzi un'illustrazione. Quest'apparecchio consiste in una specie di carro che trascina due coppie di ferri posti a V aperti dietro ciascuna ruota. La parte che sfrega il terreno ha una specie di vomero il quale solleva la cresta della carreggiata e la ricaccia in essa. Una catena regolarizza il lavoro compiuto. L'uomo che guida il cavallo sta seduto su un carretto mobile, il quale scorre su due leve facendo così peso sull'apparecchio, variabile a seconda della durezza della cresta dell'ormaia; due altre leve poi sollevano l'apparecchio sulle ruote quando non si ha bisogno che funzioni.

Il lavoro così eseguito dall' apparecchio è ritenuto dall'ideatore molto più rapido ed uniforme che non quello eseguito dai cantonieri col raschietto e la pala; da esperienze fatte dall'ideatore il costo raggiungerebbe appena i 20 centesimi per chilometro.

Un altro apparecchio assai originale si trovava esposto nel padiglione della Carrozzeria dal Sindacato Brevetti Izar-Schieppati sotto il nome di *trokodon*; è un nome greco che significa ruota-strada. Si tratta di un apparecchio che ha per iscopo di facilitare il trasporto dei materiali pesanti ed in ispecie nei lavori agricoli, in terreni molli e strade mal tenute. Il veicolo, di qualsiasi natura, al quale il nuovo apparecchio venne applicato, trascina con sè la propria strada deponendola man mano che si avanza, qualunque sia il terreno su cui esso si muove.

E' una specie di ruota di forma ellittica, che ha un ricoprimento in luogo del solito cerchione, costituito da una serie di scatole collegate fra loro con ingranaggi a catena che nel movimento si sviluppano sulla strada per modo che tre almeno di esse combaciano col suolo. procurando così sempre anzichè il contatto tangenziale di un punto delle ruote comuni, un contatto largo parecchi centimetri e lungo circa 0,40.

Trasmesso da motore animale o meccanico il movimento, i blocchi o scatole costituenti la catena scorrono colla loro parte inferiore sulle rotelle dei singoli dadi costringendo i dadi stessi ad appoggiarsi sul terreno; si produce quindi col moto nelle rotelle un movimento di rotazione intorno al proprio asse e di traslazione lungo il contorno delle ruote o blocco centrale ed il movimento risultante dalla combinazione intorno al punto di contatto delle rotelle col detto contorno. Alla resistenza pertanto al rotolamento delle ruote su strade. si sostituisce la resistenza al rotolamento sulla superficie metallica del blocco.

E se volessimo continuare questi cenni rapidi di reminiscenze della mostra stradale dovremmo ancora accennare a molte cose figuranti nei padiglioni delle mostre estere. Ma di ciò e delle conclusioni generali da trarne in un prossimo articolo.

Ing. Massimo Tedeschi.

GIUDICATI TURISTICI.

VENDITA DI CONTRASSEGNO

Non esiste contravvenzione nel fatto di vendere anche senza licenza del Governo, un contrassegno unitamente al velocipede.

Sentenza 29 settembre 1906, del pretore di Badia Polesine, nella causa penale contro Fantinati Pietro e Ravagnoni Ugo imputati della contravvenzione di cui all'art. 11 della legge 10 ottobre 1905, N. 582.

MOTOCICLISTI E CONTRASSEGNO

Non havvi contravvenzione nel fatto di circolare con una motocicletta sprovvista di contrassegno quando però il motociclista che tratteneva il contrassegno in tasca, subito lo esibì all'agente che ne faceva richiesta.

Sentenza 13 ottobre 1906, del pretore di Vigevano, nella causa penale contro Sironi Rosolino di Abbiategrasso, contumace, imputato del reato di cui all'art. 4 della legge 10 ottobre 1905, N. 318.

RESPONSABILITA' DEI CHAUFFEURS

L automobilista non è responsabile penalmente di lesioni colpose causate ad un contadino da un vitello spaventato al passaggio di un automobile anche se lo chauffeur, che teneva una velocità regolamentare, non si sia fermato o non abbia rallentato la corsa passando davanti al vitello.

Anche dimostrato che l'automobile era spinto a velocità superiore alla prescritta, l'automobilista incorre soltanto nella contravvenzione al regolamento di polizia stradale, e non nella responsabilità penale per delitto, se non è dimostrato il vincolo di causa fra la velocità e l'effetto dannoso.

Sentenza del Tribunale Penale di Siena, 28 novembre 1906, nella causa penale contro Raffa Spannocchi Piccolomini conte Gherardo di Lucignano, imputato di lesioni colpose personali gravi (art. 375, N. 2, C. P.) per avere il 4 agosto 1906, in territorio di Rapolano per imprudenza, non fermando a tempo l'automobile, cagionato la caduta di Sati Modesto, il quale per essere stato travolto da uno dei due giovenchi che conduceva, e che si era impaurito dal rumore del veicolo, riportò lesioni che guarirono in 50 giorni.

POSTA LEGALE.

VELOCIPEDE RUBATO E RITROVATO.

Sig. Mangili. — Un errore di stampa ha sviato il senso della risposta data nel numero precedente su questo oggetto. Ella per ottenere la restituzione della bicicletta rubata deve solo rimborsare il prezzo d'acquisto all'attuale possessore, se questi ebbe a comperarla da un commerciante di velocipedi. In caso contrario ha diritto di ricuperare senza spese la bicicletta da quello presso cui la trova, salvo a questi il regresso per indennità contro colui dal quale l'ha ricevuta.

VELOCIPEDI — CONTRASSEGNO NON USATO.

Sig. Tessera. — Non è possibile ottenere il rimborso della tassa pagata, quanto meno il cambio del contrassegno con altro valevole per il 1907. Il semplice acquisto di un contrassegno ne presuppone l'uso, nè vale a dimostrare il contrario il fatto di poter stabilire in modo certo che di detto contrassegno non se ne fece assolutamente uso.

VELOCIPEDI — PAGAMENTO TASSE.

Sig. Rolandi. — Non è certo equo che per il solo dicembre debbasi pagare l'intera tassa come per un anno. Ma l'adozione dell'annualità dal giorno del pagamento non venne stabilito dal Governo il quale vuole avere contrassegni uniformi per facilità di controllo.

VELOCIPEDI — DANNEGGIAMENTO.

Sig. Colari. — Se i suoi compagni di gita od altri presenti potranno attestare in qualità di testimoni che ella procedeva a velocità moderata e che appena accortosi come il cavallo si adombrasse, discese dal velocipede, non potrà essere tenuto responsabile di danno alcuno avendo usato la dovuta diligenza per evitare l'inconveniente. Se al contrario nulla potrà provare di questo e per converso il conduttore del cavallo proverà che ella correva sfrenatamente e non si fermò quando vide il cavallo adombrarsi, non solo dovrà risarcire il danno causato, ma potrebbe a norma dell'art. 7 del regolamento sui velocipedi essere chiamato a rispondere del reato in esso previsto.

VELOCIPEDI SPROVVISTI DI FANALE.

Sig. Gennari. — Dopo che gli agenti le elevarono la prima contravvenzione e mancando del fanale, doveva proseguire conducendo il veicolo a mano o munendosi di un lume qualsiasi. Il suo difensore potrebbe sostenere la continuazione di un'unica azione contravvenzionale, ma è tesi un po' arrischiata e a nostro avviso, oltrecchè all'ammenda per le due contravvenzioni contestate, andrebbe anche incontro alle spese di causa. Eviti il giudizio penale facendo oblazione per ambedue le contravvenzioni.

AUTOMOBILI — CONTRAVVENZIONI.

Sig. Pedroni. — Le contravvenzioni ai Titoli II e III del regolamento di Polizia Stradale 8 gennaio 1905 si possono definire anche in via conciliativa dall'Autorità prefettizia o comunale secondo la natura della strada su cui fu accertata la contravvenzione. Ciò evita, in caso di reato non contestato dal conduttore dell'automobile, le spese giudiziarie nonchè la noia e il perditempo che necessariamente viene ad incontrare.

AUTOMOBILI — VELOCITA' ECCESSIVA.

Sig. Vergani. — Il rapporto del cantoniere fatto contro di lei per avere spinto l'automobile ad una velocità superiore alla prescritta, vale sino a prova contraria. Ella quindi potrà opporre all'udienza la testimonianza delle persone che l'accompagnavano sull'automobile. Inoltre, se è vero che la sua macchina non può tenere su un lungo percorso la velocità che si pretende avesse quando la contravvenzione fu elevata, sarà bene lo faccia rilevare dinanzi al Pretore con un perito in materia. Ciò risultando, credo che il Pretore l'assolverà dall'imputazione ascrittale.

ALBERGATORI — RESPONSABILITA'.

Sig. Rossi. — A norma dell'art. 1153 Codice Civile i proprietari di alberghi o chi per essi, sono infatti responsabili dei danni causati dai loro domestici o dipendenti, ma riteniamo però che questa responsabilità sia limitata a quella derivante dalle funzioni in cui essi sono dai proprietari impiegati. Generalmente un fattorino di albergo non è incaricato che di fare delle brevi corse per piccole commissioni e non di compiere mandati di fiducia, ammenochè abbia avuto esp icita autorizzazione da parte del proprietario dell'albergo. Se nella fattispecie ciò non avvenne, l'albergatore non deve rispondere dell'indebita appropriazione compiuta dal fattorino, ed ella deve necessariamente subirne le conseguenze.

PAGAMENTO — QUOTA SOCIALE.

Sig. Mandelli. — La quota di associazione è dovuta personalmente, e se un albergatore od esercente qualunque, cede la propria azienda, l'obbligo dell'associazione non passa al cessionario ma rimane sempre a colui che ha sottoscritto la domanda di ammissione. Nel caso concreto è lei che è e risponde come socio. Paghi adunque la quota se vuol evitare le spese di giudizio.

Sig. Fiorini — Quanto afferma non può certo assolverlo dal pagamento della quota sociale. L'art. 16 del nostro statuto tassativamente prescrive che le dimssioni devono essere trasmesse con lettera raccomandata non oltre il 31 ottobre. Ella si è dimesso il gennaio del corrente anno: troppo tardi. Attendiamo pertanto l'importo della quota.

RACCOMANDAZIONE.

La sezione legale raccomanda vivamente ai sig. Consulenti legali, consoli e soci di trasmetterle copia delle sentenze pronunciate su questioni turistiche e contenenti principî di interesse generale.

Per l'invio dei primi quattro fogli della Carta d'Italia del T.

Data, modalità e disposizioni

Verso il 15 gennaio si incomincieranno a spedire ai soci i quattro fogli della Carta d'Italia attribuiti al 1906. Sono intitolati Milano, Torino, Genova, Venezia. La spedizione si farà in ragione di 3 a 4000 blocchi di quattro fogli al giorno, in ordine imprescindibilmente stabilito per motivi amministrativi interni (linee postali, liste stampate d'indirizzi, ecc.). Impossibile anche con la massima buona volontà, modificare quest'ordine per accordare anticipi di invio: quando le listerelle degli indirizzi sono ritagliate e classificate nelle linee non si possono più trascegliere. I Delegati Provinciali, Capoconsoli e Consoli formano come al solito, per doveroso riguardo, la prima lista.

La Carta non sarà posta in vendita pei non soci prima che l'invio ne sia totalmente finito pei soci. Il prezzo pel pubblico è di L. 1 per foglio, più L. 0,20 per spese fino a 4 fogli. I fogli comperati alla Sede si pagano L. 1 senza il sovraccarico delle spese.

I soci hanno diritto all'invio gratuito dei fogli attribuiti all'anno di loro associazione Perciò coloro che s'inscriveranno quali nuovi soci nel 1907 (cioè che non appartenevano al Sodalizio nel 1906) non hanno diritto ai primi quattro fogli che sono attribuiti al 1906. Questi quattro fogli, qualora li desiderino, saranno loro inviati pel prezzo eccezionale di L. 2, senza sovraccarico di spese. Chi desidera la raccomandazione unisca L. 0,20. Si comprende da questo prezzo quanto sia vivo desiderio del Consiglio che i futuri soci del Touring posseggano completa la sua maggiore pubblicazione.

I soci — per quasi unanime desiderio espresso da un gran numero di essi che furono interrogati — riceveranno ogni foglio della Carta ripiegato colla parte disegnata all'esterno, in modo da poterla leggere senza spiegarla (ormai le carte tascabili non si ripiegano più che così). Ogni foglio è chiuso in busta di carta pergamena sul cui diritto è stampato un piccolo foglio d'unione della Carta intiera. Nella busta, è pure contenuto il fascicoletto dell'Indice del foglio stesso.

Non è possibile, per la stessa ragione per cui non accordano anticipi di spedizione, di modificare, qualora dei soci lo richiedano, la forma di presentazione della Carta. E' però loro fatta facoltà di acquistare una seconda copia, la quale se essi ne dànno avviso, viene spedita sciolta anzichè nelle buste, arrotolata senza pieghe, in opportuna difesa, in modo che possa essere poi legata in atlante o conservata in una custodia. Il prezzo dei quattro fogli è (per i soci) L. 2 più L. 0.30 per spesa di porto e raccomandazione. Se un socio richiede più di una copia deve dichiarare che non è per scopo di commercio. Parecchi soci hanno già chiesto che il Touring s'incarichi della eventuale montatura su tela, ma si crede opportuno di declinare la proposta: la montatura su tela è conveniente quando il suo costo che si aggira intorno a una lira si aggiunga a una Carta che ne costi almeno due o tre. Ma con due lire il socio potrà nel 1907 comprare l'intiero blocco dei quattro fogli del 1906 e successivamente, quando i fogli pubblicati saranno più numerosi, si farà un prezzo estremamente ridotto (pei soci) anche per i fogli presi isolatamente. La montatura su tela non può dunque rappresentare che un caso eccezionale, cui ciascuno dovrà provvedere.

Per gli automobilisti si è studiata una busta trasparente di celluloide, grande, da potersi riporre nelle tasche della vettura e che contenendo il foglio ripiegato solo in due, lo faccia leggibile da una parte e dall'altra nel vento della corsa o sotto la pioggia senza inconvenienti nè guasti. Per i ciclisti si sta pure studiando un simile provvedimento. Ciò è assai più difficile per diverse ragioni, ma crediamo di essere prossimi a una soluzione interessante. Nel numero di febbraio della *Rivista* queste due buste verranno offerte ai soci coi relativi prezzi.

* * *

La Carta, ormai ansiosamente attesa, si sta stampando senza perdere un minuto. *Le macchine lavorano dalle 6 del mattino alle 11 di notte.* Dirò nel numero venturo della *Rivista* l'altrui e il mio pensiero su questa Carta, quando, spedita a tutti i soci, essi potranno giudicarne. Intanto noto che si credette opportuno per renderne maggiore la bellezza e per qualche concetto di pratica turistica, di aggiungerne due altri ai sette colori preventivati: uno carnicino lievissimo, quasi insensibile, per fare il fondo alle terre, togliendo il bianco crudo dei grandi spazi e cavando fuori per contrasto ottico dai margini immacolati il campo disegnato, come ormai è divenuto d'uso nelle più belle carte tedesche, l'altra per riempire di una tinta trasparente i due tratti neri paralleli delle strade di grande comunicazione e renderle così ancora più evidenti.

La Carta presentata in bozza finita ad eminenti personalità ne riscosse lodi sincere, che preludono, spero, alla soddisfazione dei soci. Portata a Parigi al Salon dell'Automobile vi ha sollevato un vero entusiasmo di cui qualche cosa è detto nella relazione, che dell'Esposizione di Parigi è fatta in questo stesso numero della *Rivista*.

* * *

Gli aggiornamenti ottenuti sono, in generale, quanto di più attuale si potesse avere. Nessuna pubblicazione, per esempio, neppure speciale, contiene i nostri aggiornamenti di quella plaga così interessante e così gloriosamente conquistata dal lavoro nazionale, che è il delta del Po, nella zona delle grandi bonifiche ferraresi e rodigine, la cui configurazione nel momento storico geografico d'oggi è pienamente consacrata dalla nostra Carta. Questa configurazione che comporta canali importantissimi, emersione di vaste pianure, correzioni di fiumi (cito per esempio il Po di Volano), che ne hanno notevolmente modificato il letto, contorno di coste in limite agli sbocchi fluviali, che nessun documento ancora raccoglie.

* * *

La Commissione interna della Carta aveva, come fu annunciato, già deciso che la seconda puntata di quattro fogli comprenda i fogli Civitavecchia (N. 27, che si estende oltre Viterbo a mezzo cammino di Terni e di Orvieto), Roma (N. 28, che comprende Terni, Rieti, Aquila, Avezzano, Velletri), Frosinone (N. 34) e Napoli (N. 35) che coprono il terreno dalle Paludi Pontine fino a Frosinone e si spingono a Gaeta, Isernia, Caserta e Napoli, col Golfo e la penisola Sorrentina. Sono quattro fogli estremamente interessanti, con caratteri al tutto diversi dei primi quattro. Sono già in notevole stadio di avanzamento e verranno in luce all'aprirsi della primavera.

La stessa Commissione ha ora deliberato che la terza puntata di quattro fogli, la quale si approntera verso la fine dell'estate, sarà composta dei fogli 3 (Como), 11 (Brescia), 17 (Pisa), 18 (Bologna-Firenze).

Il foglio 3 è certamente destinato ad un grande successo, anche di estetica: esso contiene il Lago Maggiore, i Laghi di Lugano e di Como e quelli del Varesotto e della Brianza, e si estende sino a nord dello Spluga e del Gottardo; comprende, dunque, anche tutto il Canton Ticino, e darà la misura dell'organizzazione della nostra Carta anche per l'al di là dei confini di Stato.

Il foglio Brescia copre da Treviglio, Chiari e Brescia a Piacenza e Parma.

Il foglio Pisa, appoggiandosi a nord al precedente e ad ovest al foglio Genova già pubblicato, completerà la magnifica Riviera di Levante fino a Spezia e conterrà tutte le Alpi Apuane e la Garfagnana.

Infine il foglio 18, denominato dai due grandi centri Bologna e Firenze, contiguo al precedente ha il crinale dell'Appennino Toscano colle vallate degradanti dell'Abetone a Modena e della Futa a Bologna verso nord, e fino oltre l'Arno verso mezzogiorno.

La sola enumerazione di questi nomi, lumeggia l'opera di propaganda della Carta: intuisco che migliaia di italiani, dal tavolo ove la studieranno un po', passeranno poi alla strada, alle città, alle bellezze del paese nostro, ove li attende la lezione di cose per cui lavoriamo...

L. V. Bertarelli

Riviste italiane ed estere.

— Il N. 21 della splendida pubblicazione dei Fratelli Treves, *Milano e l'Esposizione*, porta il titolo **Il Trentino all'Esposizione di Milano**, ed illustra quanto di trentino era sparso qua e là nell'Esposizione, e quanto di ben più importante si sarebbe potuto raccoglierví se, per influenze diplomatiche, non fosse stata proibita l'erezione d'un chiosco speciale in cui si voleva esporre quanto potesse servire a far conoscere il Trentino nelle sue bellezze, attrattive, prodotti, commerci, industrie, forze elettriche. Il numero, splendidamente illustrato, contiene articoli di Ottone Brentari, C. Battisti, A. Tambosi, G. Peterlongo, avv. Piscel.

— Il periodico **L'Automobile** (Rivista tecnico sportiva illustrata di Milano, diretta dal signor G. A. Lombardo), seguendo la sua tradizione degli splendidi numeri straordinarî, ne ha pubblicato uno, più straordinario ancora degli altri, in occasione del *Salon* di Parigi. In questo campo crediamo che in Italia nulla di meglio si sia mai visto. Il numero, di circa 100 pagine, contiene svariati ed interessanti articoli, ed è illustrato con ottime riproduzioni di fotografie ed acquarelli.

— Nel giornale **L'Alpe** il prof. Lino Vaccari esprime il lodevole desiderio di scrivere un libro per " far conoscere ed amare gli alberi storici d'Italia e le diverse specie di piante legnose che la popolano ,, ed anche " per porre in tutta l'evidenza possibile, sopratutto per mezzo di fotografie, gli orrori del disboscamento ,,. Auguriamo di veder presto un tale libro.

— Uscirà fra giorni a Peschiera il periodico ebdomadario **L'Eco del Garda**, politico, artistico, letterario, che illustrerà le bellezze artistiche e lacuali della regione del Benaco. L'abbonamento annuo è di L. 3, ridotto, per i soci del Touring, a L. 2,50.

— La *Revue* di novembre del **Touring Club de France** annuncia la pubblicazione del volume *Champagne et Ardenne*, che forma l'ultimo dei volumi dell'opera monumentale *Sites et Monuments*.

— Nel suo N. 79 la **Illustrazione Bresciana** ha un lungo articolo di V. M. su *La conquista dell'aria*, con *clichés* raffiguranti l'areonave del comm. Achille Bertelli.

— Nel suo N. 49 la **Allgemeine Automobil Zeitung** (Vienna) dà relazione di quanto l'*Oesterreichischer Automobil Club* ha fatto e sta facendo per opporsi al sempre crescente rincaro della benzina in Austria.

— Il N. 18 del periodico **Der Radtourist** ha un articolo di Heinz Kurz il quale descrive una gita compiuta colla propria signora in tandem da Vienna a Riva di Trento e ritorno.

— Ha cominciate le sue pubblicazioni la **Illustrazione Veneta ed Adriatica** (Venezia) che si propone di essere una rivista completa di quella interessante regione in ogni campo dell'arte, della letteratura, dell'industria.

— Nel fascicolo XXII del periodico **L'Esplorazione Commerciale** il senatore Pippo Vigoni, in un articolo *Pro Eritrea* parla diffusamente (mostrandone la grande utilità) del *Catalogo dei prodotti di importazione nella Colonia Eritrea* e del *Catalogo illustrativo della Mostra Eritrea alla Esposizione Internazionale di Milano* pubblicati dal professore I. Baldrati, direttore dell'Ufficio Agrario Sperimentale dell'Asmara.

— Il N. 11 del periodico **L'Eco des Alpes** (Ginevra) ha un lungo articolo del dott. G. Rossier su una *Course en zig-zag d'Arolla au Grand Paradis*.

— Il N. 11 del **Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique** ha un articolo illustrato di Georges Leroy sulla Sardegna. Lo scrittore indica varî itinerarî (e ricorda anche quello del comm. Johnson) per visitare l'isola interessante.

— Si è iniziata a Parigi (rue Ballu, 27) la pubblicazione d'una **Revue des Publications Automobiles**, che dà mensilmente relazione di tutti i libri, e di tutti gli articoli di riviste e di giornali francesi che trattano di automobilismo sulla terra, nell'acqua, nell'aria.

— Nel suo N. 34 **Il Monitore Tecnico** di Milano ha la prima parte di un notevole articolo dell' Ing. U. Boldini su *La mostra dell'automobilismo e dei ciclismo* all'Esposizione di Milano.

— Nel suo N. 3 il nuovo **Giornale dei Trasporti** ha un articolo su *I servizi automobilistici sulle linee a piccolo traffico*.

— Nel N. 11 del bollettino ufficiale del **Touring Club de Belgique** si descrivono le grandi manovre nel Belgio con un articolo nel quale si dimostra che le grandi manovre non sono che l'applicazione pratica dei principali generi di sport: marcia, ciclismo, ippica, motociclismo, automobilismo, areonautica. Nello stesso numero è un articolo di Georges Leroy sulla *Sardegna*, ed uno di E. V. Z. su *Cefalù*.

— Il periodico **La Lettura Sportiva** (corso V. E., 18, Milano) dal 1 gennaio è stato trasformato da quindicinale in settimanale, e viene pubblicato, in venti pagine di grande formato, ogni domenica.

— Da quanto apprendiamo dal periodico **Union** (che si pubblica a Riga, ed è organo della *Radfahrer Vereinigung* di Russia) lo stato maggiore russo ha diramato un invito per la formazione d'un corpo di automobilisti volontari.

— Nel N. 6 del periodico **Liburnia** (rivista bimestrale del Club Alpino Fiumano) il signor R. Fürst dà relazione del Congresso degli alpinisti italiani, e specialmente della salita al *Pizzo Zupò* (m. 4000). Nello stesso numero è l'ultima parte di un articolo del signor Guido Dapoli su *L'evoluzione delle strade nella regione liburnica*.

— Nel suo N. 3 il **Routier Autonomo Italiano** (Associazione Ciclistica Nazionale con sede a Bologna), esorta tutti i suoi membri ad inscriversi nel Touring che "offre ai suoi soci colle preziose guide, bellissime carte geografiche, innumerevoli pubblicazioni, una fonte inesauribile di sana istruzione, di vero diletto, di somma utilità ,,.

— Al N. 20 del periodico **Le Prealpi** (rivista della Società Escursionisti Milanesi, e Bollettino Officiale della Federazione Prealpina), va unita come supplemento un'illustrazione della segnalazione numerata da Calolzio per la Valle d'Erve e Canale Volvega alla vetta del Monte Serada o Resegone di Lecco (m. 1876).

— Nel suo N. 47 l'**Allgemeine Automobil Zeitung** (Vienna) illustra con lungo articolo e varie pagine d'illustrazioni il progetto del colonnello austriaco Schleyer di utilizzare la motocicletta a due ruote con carrozzella (assai usata nell'esercito austriaco) per la posa in opera del telegrafo e telefono di campo. Ne riparleremo.

— Nel suo N. 18 **Das Motorboot** di Berlino dà molte notizie sulla Esposizione internazionale di canotti automobili che si sta organizzando a Kiel per il corrente anno.

— Una metà del N. 78 della **Illustrazione Bresciana** è occupata da un articolo del dott. Arnaldo Guagna su *Gite e ascensioni su l'Adamello*.

— Nel suo Fascicolo XI la **Rivista Abruzzese** (Teramo) ha la prima parte d'uno studio di Ettore d'Orazio su *Arcadia nomade*, cioè sui pastori in montagna, su quella classe di alpinisti perpetui ed involontari. Quanto sarebbe interessante uno studio completo sui pastori italiani, loro abitudini, viaggi, vita errabonda!

— Il N. 376 del periodico **La Suisse Sportive** porta la biografia ed il ritratto del signor J. Trumphy-Heer, deputato, membro del Comitato Centrale dell'A. C. de Suisse, morto a 43 anni, dopo breve malattia.

— Dal 15 dicembre u. s. la sede centrale (che è girante) del **Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins** venne trasportata a Monaco di Baviera (Prannerstrasse, 3).

— Il N. 11 della **Revue Mensuelle** del *Touring Club Luxembourgeois* ha un articolo di Leo Woerl su Strasburgo, e sopra tutto sulla trasformazione della città dal 1870 ad oggi.

— Nel suo numero del primo dicembre la **Nuova Antologia** ha un articolo di Gino Valenti sul *Pericolo imminente del patrimonio storico ed artistico*. L'autore esamina i pregi e difetti della legge 12 giugno 1902, che dovrebbe andare in vigore il primo gennaio 1907; e s'augura una nuova proroga della legge 1903 e la presentazione di un nuovo progetto, e conclude: " La Direzione delle antichità e belle arti ha bisogno di una *legge* tutelatrice del patrimonio storico ed artistico, ha bisogno di larghi *mezzi finanziari* per gli acquisti, per la conservazione dei monumenti, per gli scavi archeologici e sopra tutto per un' illuminata e doverosa *riforma dell'organico* ,,.

— Ha iniziate le sue pubblicazioni **L'Amico dell'Automobilista** (Torino, via Lagrange, 32) che d'ora in avanti sarà pubblicato due volte al mese. Prezzo annuo d'abbonamento L. 6; per i soci del Touring L. 4.

— Nel N. 50 del **Marzocco** (l'ottimo giornale letterario che ha provato in molte occasioni quanto l'automobile sia utile per la conoscenza delle bellezze d'Italia) ha un notevole articolo: *In automobile per il Trentino* di Carlo Placci.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio Direttivo.

La Direzione del Touring ha preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

COLORITURA E SEGNALAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

Si ricorda come il Touring ha recentemente rivolto una istanza alla Direzione Generale delle Ferrovie, richiamando la sua attenzione sui frequenti accidenti cui danno luogo le barre di chiusura dei passaggi a livello, al passaggio degli automobili, per effetto della colorazione poco evidente delle barre medesime, di giorno, e per l'assenza completa di segnalazioni luminose opportune, durante la notte. Si prende atto della risposta favorevole delle Ferrovie dello Stato relativa alla concessione per esperimenti di colorazione e segnalazione notturna dei passaggi a livello intorno alle città di Milano e di Torino, per stabilire poi un tipo di coloritura e di illuminazione, da potersi presentare alle Ferrovie dello Stato per l'approvazione.

Si nomina pertanto una commissione composta dei signori Zaffaroni cav. Alfredo, vicesegretario del Consiglio del Touring, Guastalla dott. Gildo, consigliere del Touring e cav. Felice Pizzagalli, capo console di Milano del Touring, per stabilire sulla base anche degli studi predisposti dall'ufficio su quanto si fa all'estero, il tipo da esperimentare, sentire dalla Direzione Compartimentale se nulla osta di massima alla adozione di un tipo piuttosto che di un altro, per quello che riguarda tecnicamente il servizio, fare un preventivo di spesa, da fare approvare dalla Direzione per avere la necessaria assegnazione dei fondi, indi procedere agli esperimenti e farli applicare con uguali criteri a Torino col mezzo del nostro capo console, cav. Rostain.

MOSTRA DEL CICLO E DELL'AUTOMOBILE - MILANO 1907

Si prende atto delle comunicazioni relative allo stato delle pratiche per tenere nel maggio-giugno 1907 la Mostra del Ciclo e dell'Automobile, organizzata dal Touring Club Italiano, dall'A. C. M., dall'Elice C. I., dall'Associazione Lombarda dei Giornalisti, negli edifici del Parco giá adibiti all'Arte Decorativa. Si stabilisce di massima che il Touring partecipi alla Mostra con una esposizione a base di illustrazione dei lavori per la Carta al 250 000 (tiratura dei fogli in serie per ciascun colore) e con un piccolo *bureau* di informazioni del Touring.

BIGLIETTI E RIDUZIONI FERROVIARIE PER COMITIVE

Si mandano a comunicare i voti favorevoli del Touring alla proposta modificazione.

GUIDE REGIONALI AI COMUNI

Si approva di sostituire le Guide Regionali alla Guida delle Grandi Comunicazioni per i comuni che si associano.

CONSOLI MILITARI NAVALI

Si prende atto delle intenzioni favorevoli di S. E. il ministro Mirabello, relativamente all'istituzione di consoli del Touring sulle navi e si mandano ad iniziare le pratiche del caso.

NOMINA DI UN RAPPRESENTANTE DEL TOURING NEL CONSIGLIO DIRETTIVO DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA.

Il comm. Giovanni Silvestri, delegato del Touring Club come membro del Consiglio a far parte della rappresentanza del Touring, composta anche del comm. Johnson e del dottor Gildo Guastalla, non facendo più parte del Consiglio, ha rassegnato le sue dimissioni da membro del Consiglio dell'A. C. I.

Si fa pertanto la proposta che venga nominato il vice-direttore generale comm. L. V. Bertarelli. La proposta è approvata all'unanimità.

NOMINA DI UN CONSIGLIERE DELEGATO AGGIUNTO AL RIPARTO VI

Bertarelli riferisce che lo stato attuale dei lavori della Carta del Touring implica una maggior intensificazione degli altri lavori che hanno riferimento alle strade. Reputa pertanto opportuno che gli uffici siano rafforzati in questa azione dall'opera di un consigliere specialmente adatto per competenza in materia. E poichè egli lo vede nella persona dell'ing. Gola, fa proposta che esso venga nominato Consigliere Delegato aggiunto al riparto VI. — L'ing. Gola è nominato all'unanimità Consigliere Delegato aggiunto al riparto Strade.

PREMI DI COLLABORAZIONE ALL'ESPOSIZIONE

Il Consiglio approva la proposta della Direzione di destinare un diploma d'onore di collaborazione, di quelli già destinati al Touring, al Corpo Consolare del T. C. I., per farne omaggio in copia a tutti i Consoli, come ringraziamento dell'opera loro e come incitamento per la propaganda avvenire.

ANNUARIO GENERALE 1907

Vigliardi riferisce che in seguito alle osservazioni mosse dal Consiglio sulla relazione dell'*Annuario Generale* 1907, riguardo all'aggiunta di alcune notizie di indole amministrativa e di altre notizie sui centri di turismo e di alpinismo, la Commissione si riserva di studiare con maggiore esattezza l'applicazione loro per l'anno 1908, e consente che il lavoro dell'*Annuario* 1907 continui, all'infuori di queste modificazioni. Il Consiglio prende atto.

SALON DI PARIGI

La Direzione comunica dell'accordo intervenuto tra il Touring e la Società Cooperativa per la Mostra del Ciclo e dell'Automobile, relativo al *Salon* di Parigi 1907, in cui il Touring metterebbe a disposizione della Società Cooperativa medesima il suo Salone e l'opera dei suoi incaricati. Il Touring verrebbe così, nel mentr accrescerebbe la sua propaganda, a dare diffusione e notizia delle Mostre di Milano e di Torino 1907, con vantaggio rilevante per l'incremento dell'industria e del turismo automobilistico in Italia. Il Consiglio approva all'unanimità la partecipazione del Touring al *Salon* di Parigi.

MOSTRA DI MILANO 1907

Nel 1907 si terrà la Mostra annuale del Ciclo e dell'Automobile, organizzata dalla Società Cooperativa della Mostra sotto il patronato del Touring Club Italiano, dell'Automobile Club di Milano, dell'Elice Club Italiano e dell'Associazione Lombarda dei Giornalisti. Si sono fatte pratiche tra la Società della Mostra col mezzo specialmente della Direzione del Touring, dell'A. C. M. e del Segretario generale della Mostra, signor Fusi, per ottenere dal Comune e dal Comitato dell'Esposizione la concessione dell'edificio della nuova Decorativa al Parco per potervi tenere la Mostra 1907. Tale concessione è data in via ufficiosa. Manca ora la sanzione del Consiglio Comunale. Il Touring parteciperà a questa Mostra su base di propaganda alla Carta al 250 000. Il Consiglio ratifica all'unanimità la deliberazione della Direzione.

ESPERIMENTI DI COLORAZIONE ED ILLUMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

La Direzione ha fatto pratiche presso la Direzione Generale delle Ferrovie perchè si potessero fare esperimenti di coloritura e di segnalazione luminosa notturna dei passaggi a livello, per ovviare ai gravi inconvenienti che essi portano, in riguardo ai più recenti mezzi di locomozione. La Direzione ha nominato una Commissione nelle persone dei signori cav. Alfredo Zaffaroni, dottor Gildo Guastalla, cav. avv. Felice Pizzagalli, per studiare i tipi più opportuni

allo scopo, per potere poi presentare i risultati delle sue esperienze alla Direzione delle Ferrovie; risultati che la Direzione medesima delle Ferrovie si è moralmente impegnata ad accettare, per effetto della sua approvazione agli esperimenti. Il Consiglio prende atto ed approva.

CONSOLATO DI ROMA PER IL BIENNIO 1907-1908

Avuta comunicazione delle pratiche effettuate dalla Direzione e delle adesioni già ottenute, il Consiglio Direttivo, richiamate le nomine già effettuate del Delegato Provinciale e del Capo Console per Roma, completa la formazione del corpo Consolare nel modo seguente:

Delegato Provinciale: S. E. Principe Lanza di Scalea, Deputato, già sottosegretario agli Esteri.

Capo Console. S. E. Don Prospero Colonna Principe di Sonnino, Senatore, già Sindaco di Roma.

Console Anziano: Comm. Ing. Oreste Lattes.

Consoli Cav. Avv. Italo Bonardi, segretario particolare di S. E. il Ministro di Agric., Industr. e Comm. — Avv. De Cesare Carlo, del «Giornale d'Italia» — Gino De Martino — Magg. Ing. Cav. Andrea Maggiorotti, Maggiore del Corpo di Stato Maggiore, Direttore dei servizi automobilistici dell'Esercito — Gustavo Nesti, Vice-Direttore dell'Agenzia Stefani — Michele Oro, Segretario alla Direz. delle Ferrovie dello Stato — Avv. Mario Roux, del Giornale la «Tribuna» — Cavalier Pietro Sabbadino — On. Giovanni Torlonia, Deputato.

NOMINA A CONSIGLIERE DELL'AVV. BORTOLO BELLOTTI

Il Consiglio nomina a Consigliere l'Avvocato Bortolo Bellotti, che resta delegato alla Sezione Legale del Touring Club.

REVISIONE DELLE LISTE CONSOLARI.

Il Consiglio demanda al Comm. Dott. Ettore Candiani, Capo Console Generale, di provvedere, coi mezzi che riterrà più opportuni, alle proposte di nuove nomine e di conferme del Corpo Consolare del T. per il biennio 1907-1908, scegliendo quegli elementi ritenuti idonei ad assumere od a mantenere la carica.

***

In merito al desiderio espresso da alcuni soci di Roma, che si modifichi lo Statuto nel senso che i Consoli diventino di elezione dei soci e non del Consiglio, e che nelle grandi città ove esistono 500 o più soci si costituiscano degli aggruppamenti o sedi locali, devolvendo a queste gli avanzi del bilancio o almeno un sussidio in ragione di non meno di una lira il Consiglio si è trovato concorde nel ritenere inaccettabili entrambe le proposte e nel considerarle non soltanto inopportune, ma dannose agli interessi del Sodalizio e contrarie al suo spirito.

La discussione interessante per quanto accademica, che si fece di questi desiderî, ha posto in luce considerazioni che è opportuno ricordare. L'idea del Consolato elettivo e della Sezione locale (questi desiderî sono sempre accoppiati) non solo nasce sporadicamente qua e là, anche colle migliori intenzioni, da che il Touring è costituito e muore non meno regolarmente, perchè non resiste alla critica, ma fu trattata a fondo dai fondatori del Touring nella memoranda seduta di costituzione e con assoluta obbiettività respinta, com'era stata trattata a fondo dai fondatori delle maggiori Associazioni congeneri e parimenti risolta.

Il Touring è costituito per rispondere a interessi *generali*, non ad interessi *locali*. A questi rispondano le Società locali costituite con mezzi *propri*. E' soltanto così che il Touring garantendo tra i soci l'uguaglianza assoluta ed effettiva non soltanto degli oneri, ma anche dei vantaggi, ha potuto assicurarsi lo sviluppo attuale che è arra di ben altro avvenire, senza preoccupazioni di *residenza* delle propria clientela. Essere socio del Touring a Milano o a Roma o in un paesucolo deve voler dire esattamente la stessa cosa. Il socio del paesucolo non vuole (ed ha ragione) far le spese del socio delle grandi città. Adoperare i mezzi raccolti dal sodalizio per soddisfare ai desiderî di quei pochi gruppi risiedenti nei grossi centri è creare una sperequazione che inaridirebbe le basi del Touring.

Quanto a l'elettività del Consolato si comprende perchè essa sia, per così dire, gemella della «Sede locale». Ogni sede locale ha necessità di direzione che sia affiatata col gruppo locale e pertanto di una derivazione elettorale da esso. Ma siccome le sedi locali non ci sono, nè potrebbero ora crearsi senza danneggiare la maggioranza dei soci a vantaggio d'una piccola minoranza, ne consegue che cessa l'opportunità di direttori locali delle sub-associazioni.

Qualcuno potrebbe però anche, riconosciuto questo stato di cose, essere tentato dal concetto dell'elettività, perchè si presenta con simpatica veste democratica. Ma un esame appena appena attento gli dimostrerà come vi sia una vera contraddizione in termini, nella elettività dei Consoli. Il Touring, appunto perchè risponde a servigi di indole *generale* e non *locale*, è in rapporto diretto coi singoli soci. Corrispondenza, proposte, servizi, ecc., si scambiano direttamente coi soci, i quali non hanno perciò bisogno di rappresentanti intermedi. Il genere di servizi che fa il Touring poi, è d'indole tale (pubblicazioni, segnalazioni stradali, azione verso le Autorità per gli interessi turistici, difesa nella stampa dello spirito turistico, propaganda, ecc.) e la quota annua del Touring è così piccola che entrano nel Touring tutte le classi sociali indipendentemente da mezzi, posizione, credenze religiose o politiche, età, luogo di residenza. Uno ha care le pubblicazioni, l'altro le facilitazioni doganali, un terzo la propaganda per le strade o gli alberghi, un quarto è socio soltanto per spirito di turismo. Non solo non vi è in ciò motivo di fare degli aggruppamenti locali, ma vi è evidente mancanza di omogeneità di persone che possano, nella loro maggioranza, trovare vincoli di affiatamento oltre che ideale (com'è già) anche personale. L'affiatamento *personale* può nascere tra gruppi di amici di una data classe non tra la maggioranza dei soci del Touring attuali, salvo qualche caso eccezionalissimo, come ad esempio accadde durante le feste del decennio.

Il Corpo Consolare esiste, e non solo quest' istituto è vigoroso come nei primi giorni della sua istituzione, ma esso si è elevato nell'estimazione universale a grande dignità, affermandosi mano mano che il salire del Touring ha permesso di chiamarvi Persone sempre più penetrate del suo spirito nazionale. Ma il Corpo Consolare è rappresentante della Sede Centrale (non del socio individuale, come si disse) in quanto le funzioni del Touring hanno bisogno di essere esplicate localmente nell'interesse generale. E' perciò che il Console è tramite dell'azione verso le Autorità, i Corpi costituiti, i Privati. E' lui che coopera a redigere colle sue preziose informazioni le pubblicazioni che servono a tutti, che indica i servizi più urgenti, che sussidia di consigli il socio viaggiante e che, dove ancora è necessaria, fa anche la propaganda all'idea turistica coll'organizzare passeggiate o convegni e via via. Le sue funzioni lo mettono dunque di regola in relazione colla Sede centrale e solo per eccezione con piccoli gruppi di soci che esso chiama intorno a sè senza essere sottoposto ad umori variabili locali i quali indurrebbero in breve il Touring in difficoltà inestricabili senza vantaggio per alcuno.

Il Consiglio addivenne al voto nel senso di non accogliere i desideri accennati all'unanimità dei presenti e coll'adesione successiva del sig. Johnson e dell'ing. Riva assenti. I tre sindaci pure presenti espressero il loro assenso, in quanto rappresentanti dei soci pel controllo amministrativo alla conclusione della discussione.

Necrologio.

— Dopo breve violenta malattia moriva, a soli 23 anni, **Pier Eugenio Radice**, che era stato per qualche tempo impiegato al Touring, e che ora era passato al *Corriere della Sera*. Giovane d'ingegno vivace e di ferrea volontà, autodidatta, s'era procurata una soda coltura, che gli prometteva un brillante avvenire. Gli impiegati del Touring intervennero numerosi ai funerali, deponendo una corona di fiori. Alla famiglia del caro perduto, così dolorosamente colpita, le nostre condoglianze.

— Il signor Angelo Tomè (Console del Touring a Introbbio) ci scrive sulla morte del compianto Radice un'affettuosa lettera, della quale togliamo quanto segue:

« Da Introbbio, dalla Valsassina che il povero Radice amò di vero amore e colla sua penna poderosa, colla propaganda entusiasta ed attiva tanto valse a render nota e ricercata, da queste montagne che esso conosceva palmo per palmo ed alle quali era affezionato come ad una seconda patria, ai parenti, agli amici addolorati, vada il nostro più sincero e più profondo compianto ».

— E' morto, a soli 26 anni, a Castelleone, il socio e meccanico del Touring **Ernesto Stellari**. Ai funerali (fatti a spese di quei soci del Touring, e riusciti imponenti) intervennero i soci del Club Ciclistico e del Touring.

— A Firenze morì il conte **Giovanni Gigliucci**, socio vitalizio del Touring e della Dante Alighieri, per i progressi della quale aveva spesa tutta la sua operosità. Aveva fatta colla divisione Medici la campagna nel Trentino nel 1866

SEZIONE MEDICA

QUARANTADUESIMO ELENCO

Farmacisti.

S. Giovanni in Persiceto.. Farmacia Tesini del Sig. Pavesi Alberto.

Meccanici del T. C. I.

Seconda Categoria.

Aquila .... Ditta di Scipioni Augusto.
Pancalieri.............. Ditta di Gramaglia Vincenzo.

Garages.

Prima Categoria.

Pisa..................... *Auto-Garage* « Etruria ».

Terza Categoria

Milano.................. Albergo S. Gottardo del Sig. Dabbene Napoleone.
Margherita Ligure....... *Grand Hôtel Regina Elena* della signora Westphal-Durante Elena.

Soci quinquennali.

Albergoni Napo, Crema — Albertazzi Ettore, Pontremoli — Barbella Vincenzo, Monte ano — Bargagli G., Firenze — Bernasconi Antonio, Milano — Bertola Carlo, Torino — Buonacorsi conte Mario, Macerata — Caracciolo Duca di Melito Nicola, Napoli — Ciansetti Carlo, Napoli — Conti Ezio, Roma — de Courmont R., Parigi — di Febo Osvaldo, Candela — Fenoglio Silvio, Piossasco — Filo della Torre conte Nicola, Napoli — Galimberti Felice, Milano — Ganni G. B., Livorno — Grazzini Alessandro, S. Paulo — Gressani Luigi, Lend — Grifi Alfredo, Foligno — Ilari Giov. Battista, Tolentino — Limido Antonio, Limido Romeo, Milano — Luciani Eugenio, Santafiora — Lugli Enrico, Padova — Massone Tommaso, Genova — Micotti Emilio, Milano — Milesi rag. Enrico, Bergamo — Mira Carlo, Milano — Moncher Elodia, Tronto — Nabholz von Grabovv, Zurigo — Noussan Pietro, Chatillon — Olsan Norman, Palermo — Orelli Edoardo, Firenze — Orsi dott. Osvaldo, San Michele a/A — Pagliano Franco, Gallipoli — Ruggenenti Pilade, Asola — Sessarego Mario, Genova — Sigurtà Ippolito, Milano — Speroni Ettore, Varese — Tallero Carlo, Asmara — Todeschini Riccardo, Milano — Toffenetti Ada, Rovereto — Toffenetti Clotilde, Rovereto — Valla Jean, Torino — Vandoni Piero, Milano — Verga Antonio, Monza — Vienna Balilla, Venezia — Volpe Vincenzo, Montesano — Volpi Paolo, Milano — Wasmuth Federigo, Balerna — Zainaghi Enrico, Milano.

TOTALE N. 3952

Soci benemeriti.

Arpino rag. Adolfo, Milano — Astori ing. Michele, Bergamo — Barbaro conte ing. Gaetano, S. Germano Chisone — Barella dott. Vincenzo, Cesana Torinese — Gori Giulio, Tosi.

TOTALE N. 1166.

CARTELLI INDICATORI.

Nuove offerte.

Ministero delle Finanze (per cartelli della dogana) .			L.	700
Provincia di *Firenze*	Cartelli N.	30	»	300
» » *Pisa*	» »	8	»	120
Municipio di *Rovato*	» »	2	»	50
» » *Rapallo*	» »	2	»	12
» » *Torre Pellice* . . .	» »	8	»	80
» » *Milano*	» »	14	»	250
» » *Corte de' Cortesi* . .	» »	3	»	50
» » *Loiano*	» »	2	»	20
» » *Castiglione Olona* . .	» »	4	»	70
Consolato di *Portogruaro*, Rino del Negro	» »	1	»	20
» » *Antrodoco*, Blasetti G.	» »	1	»	20
» » *Ripatransone*, Speranza Cav. Alceo . .	» »	1	»	10
Conte Alvise da Schio, *Vicenza* .	» »	1	»	10
Ernesto Reinach, *Milano* . . .	» »	10	»	100
Edoardo Nava	» »	2	»	20
Ettore Zanardi, *Milano* . . .	» »	1	»	10
Menotti Falchi di *S. Paulo* . . .	» »	3	»	30
Cav. Steno Sioli, *Legnano* . . .	» »	1	»	10
Miolatti Vincenzo, *Milano* . . .	» »	3	»	30
Carlo Brian, *Genova*	» »	2	»	30
Albergo Centocroci, *Chiavari* . . .	» »	1	»	10
Alessandro Chapuis, *Zoagli* . . .	» »	1	»	10
Conte Berardo Maggi, *Brescia* . .	» »	1	»	20
Ing. De Benedetti Umberto, *Milano*	» »	1	»	20
Offerte precedenti	» »	1872	»	25136
Totale	Cartelli N.	1975	L.	27148

ALBERGHI AFFILIATI.

BOLOGNA (variante) — *Albergo Stella d'Italia e Aquila Nera*, cat. *B* — cam. I e II p. 2,50, III p. 2,25; calorifero 0,50 per persona in più; pasti 1 - 2,50 - 4. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2, pensione 7,50. Prezzi netti di sconto. Rimessa per autom.

BRESCIA (variante) — *Hotel Gallo*, cat. *B* — cam. I e II p. 2,50, III p. 2; a 2 letti I p. 5, II p. 4,50, III p. 4; pasti 0,60 - 2,50 - 4. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,75, pens. 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 10 automobili.

IVREA — *Albergo Scudo di Francia*, cat. *B* — cam. 3; interne 2,50; pasti 1,25 - 3 - 4. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5. Sconto 10 per ceuto sul conto totale. Rimessa per 6 automobili.

LEYNI — *Albergo Scudo di Savoja*, cat. *C* — cam. verso strada 2, int. 1; pasti 0,50 - 2 - 2,50.

MADONNA DI TIRANO (Sondrio) — *Albergo San Michele*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2,50; pasti 1 - 2,25 - 3,25. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 10 automobili.

PONTEDERA — *La Minerva*, cat. *C* — cam. I p. 2,50, II p. 1,50, int. 1,50; pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

PRATO in Toscana — *Albergo Le Jardin*, cat. *C* — cam. 2, a due letti 3; pasti 0,60 - 2 - 3. Ristorante senza lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sul conto totale.

SALO' — *Albergo Ristorante Caffè Borra*, cat. *C* — cam. I e II p. 2, III p. 1,50; a due letti I e II p. 3, III p. 2,50; interne I e II p. 1,50, III p. 1,25; a due letti: 2,50; pasti 0,75 - 2 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Tutti i prezzi indicati sono netti di sconto. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 5. Rimessa per automobili.

S. MICHEL DE MAURIENNE (Savoie) — *Terminus Hotel*, cat. *B* — cam. terr. e II p. 2, I p. 2,50; a due letti terr. e II p. 3, I p. 3,50; pasti 0,75 - 2,50 - 3. Servizio di ristorante. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

Affiliamenti benzina

Raccomandazione ai nostri Signori Soci Automobilisti e Motociclisti. — Raccomandiamo caldamente ai signori soci Automobilisti e Motociclisti di dare la preferenza nei loro acquisti ai nostri affiliati.

In tal modo il T. potrà ottenere dagli affiliati stessi quei ribassi di prezzo per la benzina possibili solamente con una maggior vendita.

Inchiesta. — Stiamo compilando una rigorosa inchiesta su questo importante servizio affine di apportarvi quelle modificazioni necessarie per renderlo più consono al progresso dell'Automobilismo.

Qui sotto accenniamo solo alle località dove avvennero dei cambiamenti o si confermarono gli affiliamenti precedenti rimandando per i dettagli ai nostri *Annuari* 1907.

Affiliamenti cessati e sostituiti. — Domodossola, Granarolo Emilia, Messina, Palazzolo sull'Oglio, Sondalo.

Affiliamenti cessati e non peranco sostituiti. — Altare, Cremona, Massa Marittima, Rovigo.

Località dove il prezzo della benzina è stato diminuito. — Avezzano, Bozzolo, Ceva, Colle Val d'Elsa, Desenzano sul Lago, Fivizzano, Grosseto, Montebello Vicentino, Oderzo.

Località dove si è dovuto concedere l'aumento di prezzo della benzina. — Casarza della Delizia, Cittadella, S. Michele Extra.

Località dove vennero riconfermati gli affiliati precedenti. — Agordo, Alagna, Alassio, Andorno, Antrodoco, Aosta, Aprica, Avezzano.

Bagni di Lucca, Barberino di Mugello, Bardonecchia, Barlassina, Bassano Veneto, Bellinzona, Benevento, Bergamo, Bistagno, Biumo Inferiore, Borgotaro, Borgone, Bozzolo, Brescello, Busseto.

Camucia, Casalecchio, Casale Monferrato, Casalmaggiore, Casarsa, Caserta, Casteggio, Castelleone, Castelnuovo Monti, Ceggia, Ceva, Chiavenna, Cinisello, Cittadella, Cividale, Civitavecchia, Codogno, Conegliano, Cosenza.

Diano Marina, Dogliani.

Fabriano, Foggia, Finalmarina, Fiorenzuola d'Arda, Formia, Frascati, Fucecchio.

Girgenti, Granarolo Emilia, Grosseto, Grottammare.

Imola, Intra, Iseo, Issime.

Legnago, Legnano, Loano, Locarno, Lonato, Lugo.

Migliarino, Melegnano, Milano, Mondovì, Montagnana, Montebello Vicentino, Montecatini, Mortara.

Oderzo, Omegna, Oneglia, Orzinuovi.

Padova, Palermo, Palmanova, Perosa Argentina, Pesaro, Pieve di Teco, Pinerolo, Poggio Rusco, Poirino, Pomarance, Pontecurone, Ponte di Legno, Pontremoli, Pont Saint Martin, Porto Maurizio, Portorecanati, Predazzo.

Sale Marasino, Salò, Salsomaggiore, Saluzzo, Sanguinetto, S. Michele Extra, S. Maria Capua Vetere, Sassuolo, Serravalle Sesia, Siena, Stradella, Stresa, Sturla, Suzzara.

Taranto, Terni, Thiene, Tolmezzo, Torino, Tortona.

Udine, Urbino.

Valenza, Varenna, Varese, Velletri, Venafro, Vercelli, Vergato, Vigevano, Viterbo, Vobarno.

(*Continua*).

Nuovi affiliamenti:

Ventiduesimo elenco.

421. (*) ARGEGNO (Como). — *Farmacia Ambrosoli*, via alla Piazza. Benzina 695/700 a L. 1,30 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0.500 a L. 1,30. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,80 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle ore 8 alle 19.

422. (*) ABBADIA (Siena). — *Diamante Billi*, farmacia. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 2,500 a L. 4,25; da chg. 5 a L. 7; da chg. 20 a L. 20. Grasso Reinach, in scatole da chg. 1 a, L. 1,85. Carburo di calcio, L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

423. BARBERINO DI MUGELLO (Firenze). — *Daniele Mancini*, generi coloniali, liquori, sale e tabacchi, piazza Cavour. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz Stern Sonnenborn e Vacuum Oil Company, in latte da chg. 0,500 a L. 1,30; da chg. 1 a L. 2,60; da chg. 2,500 a L. 4. Grasso delle dette Marche in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio L. 0,40 al chg. Orario: nei giorni festivi, dalle 6 alle 12 e dalle 15 alle 21; nei giorni feriali dalle 6 alle 12 e dalle 14 alle 21.

424. BOLLADORE FRAZIONE DI SONDALO (Sondrio). — *Brichetti Reso*, Farmacia Cooperativa. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz, in latte da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 2,500 a L. 5. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,50. Carburo di calcio a L. 1 al chg., in latte da chg. 0,500 e chg. 1. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21. Ricapito stessa casa.

425. CASTELLEONE (Cremona). — *Melzi Vittorio*, Drogheria, via Roma, 31. Recapito presso il nostro sig. console Mondini geometra Ottorino, viale del Santuario, il quale, nelle ore diurne, tiene in deposito a disposizione dei nostri Soci, Benzina in latte piombate da litri 5, 10, 15, 20 a L. 0,70 al litro più L. 0,30 per ogni recipiente asportato.

426. DOMODOSSOLA (Novara). — *Francioli Sacchini e C.*, Coloniali, piazza del Mercato, 15. Benzina 682 a L. 1 al chg. Oleoblitz, in latte da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,25; da chg. 5 a L. 7. Grasso E. Reinach, in scatole da chg. 1 a L. 2 al chg. Grasso Touring sciolto a L. 0,95 al chg. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale dalle 7 alle 21, festivo dalle 7 alle 12.

427. (*) GRANAROLO EMILIA (Bologna). — *Giuseppe Soldati* succ. a Fllicori, via S. Donato, 3. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. Oleoblitz, in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach, in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dall'alba alle 23.

428. INTRA (Novara). — *Società Anonima Francioli Sacchini e C.*, Coloniali, piazza dell'Ospedale, 2*A*. Benzina 682 tipo S. T. A. a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2.25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; sciolto a L. 1 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 12.

429 (*) LONGARONE (Belluno). — *Platner Giovanni*. Benzina 695/700 per quantità superiore a chg. 5 a L. 1,15 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 7 alle 16. Ricapito per le ore di chiusura presso la Birreria Stati Uniti vicina al negozio dell'affiliato.

430. MESSINA. — *Uselli P.*, Garage Peloro, porta Real Basso, 40. Benzina 680 a L. 1,20 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,06 al chg.). Oleoblitz, e della Vacuum Oil Company, in latte da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 8,50. Grassi Reinach e Vacuum Oil Company, in scatole da chg. 5 a L. 10,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 18. Recapito per le ore di chiusura, Porta Real Basso, 77.

431. (*) PALAZZOLO SULL'OGLIO (Brescia). — *Noris Emilio*, Drogheria, piazza Roma, 60. Benzina 670/680 a L. 1,20 al chg.; 695/700 a L. 1,15 al chg. Oleoblitz, in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: estivo, feriale dalle 5,30 alle 21,30; festivo dalle 7 alle 12; invernale: feriale, dalle 7 alle 20,30; festivo, dalle 7 alle 12.

432. REGGIO EMILIA. — Farmacia dell'Ocaria Emilia, S. Stefano, 1. Benzina 670/680 a L. 1,05 al chg. (dazio comunale di L. 0,05 al chg. compreso. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 1,70; da chg. 2,500 a L. 3,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

433. (*) RIMINI. — *Alfredo Grani*, Farmacia, drogheria, corso d'Augusto, 68 C. D. Benzina 695/700 a L. 1,05 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,05 al chg.). Oleoblitz e Olio Touring, in latte da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 8. Grasso Reinach e marca Touring, in scatole da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 1,500 a L. 3; da chg. 5 a L. 7. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21 Recapito per le ore di chiusura presso il proprietario: via Aurelio Bertola, casa propria.

434. TOLENTINO (Macerata). — *Ilarj G. B.* successore a Sorbatti, via G. Garibaldi, palazzo Tacci. Benzina 670/680 a L. 1,15 al chg.; 695/700 a L. 1,05 al chg. Olii della Vacuum Oil Company: capacità delle latte, e prezzi, come dal listino della Ditta stessa inserito a pag. IV dell'*Annuario dell'Automobilismo* del T. C. I. 1906. Grasso, come detto per gli Olii. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21. Recapito per le ore di chiusura, presso: Il Gabinetto di lettura.

435. TOMBETTA (Verona). — *Povegliotti Arsenio e Figlio*, Coloniali, via Tombetta, 100. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz e Olio Touring, in latte da chg. 2.500 a L. 450,; sciolto a L. 1,10 al chg. Grasso Reinach e Touring, in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 6 alle 10.30.

436. TORINO. — *Levi Ottavio*, forniture industriali, via Saluzzo, 11. Benzina 680 a L. 1,20 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 0,05 al chg. Olio Ossag. in latte da chg. 1 a L. 1,30; da chg. 2 a L. 2,50; da chg. 3 a L. 3,50; da chg. 5 a L. 6; sciolto a L. 0,70 al chg. Grasso Ossag. giallo in scatole da chg. 1 a L. 1,50; da chg. 2 a L. 3. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 8 alle 18. Recapito per le ore di chiusura, via Lagrange, 1.

437. VARALLO SESIA (Novara). — *Fratelli Colombo* succ. a Rosa Boccardi, via Umberto (vicino al Ponte), 60. Benzina 695/700 a L. 0,95 al chg. Olio Touring, in latte da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4; da chg. 0,500 a L. 1.25. Grasso, in scatole da chg. 1 a L. 1,50. Oleoblitz, sciolto a L. 0,90 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 5,30 alle 21,30; festivo, dalle 7 alle 20,30.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda categoria, tengono cioè una scorta di benzina meno importante degli altri.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 30 novembre 1906

Soci vitalizi. (*)

BELEM, de Palma Muniz Dott. Ing. Joao — **BRESCIA**, Maggi conte Berardo — **FERRARA**, Zamorani ing. Eliseo — **FIRENZE**, Laughlin J. Page, Museo di Etnografia Italiana — **GENOVA**, Cattaneo Giuseppe; Ferro Emilio — **INTRA**, Francioli Domenico — **IVREA**, Lesca Corrado — **LONDRA S. E.**, Folenghi comm. Paolo — **MILANO**, Annoni ing. conte Federico; Balsamo nob. rag. Cleto; Casati Stampa di Soncino marchese Camillo; Cattaneo prof. G. B.; De Ritter Zàhony Piero; Molinari Aristide; Vedovelli Umberto; Vezzoni Ettore; Volpi Bassani Sandro — **NAPOLI**, Gaetani d'Aragona conte Enrico — **NIZZA**, Wedekind Carlo — **NOVARA**, Gola dott. Giuseppe; Gola ingegner Luigi — **PARIGI**, Sancholle Henraux Bernardo — **ROMA**, Branca Caracciolo principessa Anna; Lanza di Scalea principe Pietro — **S. BARTOLOMEO DEL CERVO**, Malerba Attilio — **SERRAVEZZA**, Garfagnini Giovanni Antonio — **TORINO**, Belmondo Paola; Celli rag. Ettore; Gianoli ingegner Guido.

Soci annuali. (**)

Soci che optano pel 1906.

ALESSANDRIA. - *Casale*. — Rota Carlo.
AQUILA. — Bertani ten. Pellegrino, Salvaneschi ten. Carlo.
BRESCIA. — Piscoria Eugenio, Pucci cap. Gandolfo.
CASERTA. - *Arpino*. — Rossi Lelio.
CHIETI. - *Lanciano*. — Ferroni Vito.
GENOVA. — Balestrero Giovanni Costantino, Bonardi Alfredo, Cifatte Gerolamo, Kahnemann Enrico, Panisi Numa, Revello dott. Roberto, Riccioni Re, Storti Umborto.
egli. — Mora cav. magg. Leonzio.
Prà. — Don Giovanni Medicina.
Varese Ligure. — Rigario dott. Emmo, Varese dott. Antonio.
LIVORNO. — Tessieri Alfredo.
MANTOVA. — Motta geom. Ginseppe.
MILANO. — Brivio nob. Francesco, Capelli Aldo, Putiatin Michele, Sacerdoti ingegner Nino, Sala rag. Vincenzo, Sampò rag. Augusto, Tosi Carlo.
Legnano. — Galli Francesco.
MONZA. — Cosmacini Ginseppe.
S. Colombano. — Bianchi Giovanni.
NAPOLI. — Caracciolo Nicola duca di Melito, Clausetti avv. Carlo, Oneto Teresa vedova Maglione.
Sorrento. — NUNN ALICE.
NOVARA. — Scarpia avv. Piero.
BRIGA. — Comune di Briga.
Candiana. — Marin Francesco, Marin Giovanni.
Candelo. — Zanone Carlo.
Pella. — Zanè avv. Mauro.
Pogno. — Comune di Pogno.
Soriso. — Mongini Alfonso.
PADOVA. — Pancrazio dott. Francesco.
PALERMO. — Pandolfini cav. avv. Ignazio.
Partinico. — Grassi cav. G. B.
PAVIA. - *Bressana*. — Rocca Romeo.
POTENZA. - *Moliterno*. — Calamita geometra Nicola.
ROMA. — Mendella Nicola, Petrucci Raffaele.
Bagnorea. — Gnalterio march. Luigi.
ROVIGO. - *Loreo*. — Bisinotto cav. uff. Carlo, Perbellini Ogniben.
TORINO. — Botti dott. Luigi, Brizio ragionier Domenico, Callori di Vignale conte Gianfranco, Ferroio Piotro, Fracassi Alberto, Ganeo ing Severino, Guala Ferdinando, Jarach Giorgio, Klinger rag. Alberto, Micheletti Paolo, Milani Dante, Mosi Francesco, Nerva Virginio, Passerini dottor Gildo, Profumo Agostino, Segre Salvatore.
VENEZIA. - *Martellago*. — Lavitt Lilian.
S. Maria di Sala. — Ghedini dott. Francesco.

Estero.

EUROPA.

Austria Ungheria.

TRENTINO. - *Primiero*. — Marconi Luigi.
Rovereto. — TOFFENETTI ADA, TOFFENETTI CLOTILDE.
Siror di Primiero. — Demarco Attilio.

Provincie diverse.

FIUME. — Club Alpino Fiumano.

Germania.

Berlino. — Kraft Arthur.

Inghilterra.

Londra. — Cohen Waley R.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati-Uniti.

New-York. — Murdock J. M.

Soci che optano pel 1907.

ALESSANDRIA. — Alessio Giovanni, Bariggi Carlo, Gera Carlo.
Casale Monferrato. — Galante avv. Ernesto.
Ozzano Monferrato. — Coppo Evasio.
Tortona. — Bellingeri Massimiliano.
ANCONA. - *Arcevia*. — Simoncelli Saverio Renato.
Jesi. — Fratini Pietro.
Senigallia. — Manfredi Alessandro.
AQUILA. - *Sulmona*. — D. Emilio Francesco.
AREZZO. — Soresi dott. Carlo.
Oliveto. — Bonecchi Giulio.
ASCOLI PICENO. - *Fermo*. — Di Girolamo Armando.
Sant'Elpidio a Mare. — Cappanccini Blandino.
AVELLINO. - *Andretta*. — Piccolella Ottavio.
Monteverde. — Spirito Francesco.
BARI. - *Altamura*. — De Nora Raffaele.
Corato. — Laghezza Francesco.
BELLUNO. — Lupica Francesco, Negri Giuseppe.
Cavazzano. — Prosdocini Andrea.
Pelos (comune di Vigo). — Di Fonso Nicola.
Sèdico. — Pagani dott. Carlo.
BENEVENTO. - *S. Giorgio la Montagna*. — Bocchini Umberto, Cozzi Augusto, Siracusa Gonghiz.
BERGAMO. — Ghilti Angelo, Rossi Luigi, Venturelli Franco.
Adrara S. Rocco. — GHITTI ELENA.
Albino. — Bianchi G. B.
Lovere. — Balzarini Domenico, Benzoni professor Andrea.
Ranica. — Brignoli don Costantino.
Treviglio. — Bonomi Gianni, Società Ciclistica Cattolica.
BOLOGNA. — Benvenuti Giacomo, Corbellini avv. Gianfrancesco, Montegazzini ing. Giovanni, Pagani Arturo, Poli Raffaello, Radice ten. Raffaello, Ruggeri Traiano, Società Anonima Carrozzeria.
Barrano. — Caragnani Alessandro.
Castel S. Pietro E. — Matteucci Antonio.
Gaggio M. — Meotti don Emanuele.
BRESCIA. — Cassa Luigi, Kelbig dott. Demetrio.
Artogne. — Morelli Francesco.
Desenzano. — Leonesio Tommaso.
Gargnano. — Baronchelli Manfredo, MORANDI MACCARONI GIULIA, Samuelli Daniele.
Iseo. — Società Ginnastica « Sebinus ».
Maderno. — Baumstark Max, Biermann Bruno, D'Agostini Giovanni, Horab Cesare.
Palazzolo. — Bresciani Giovanni.
Rovato. — Lazzaroni Agostino.
Tremosine (frazione di Vesio). — Pederzini Luigi.
Vobarno. — Pedrini Celso.
CAGLIARI. — Demontis Efisio, Gelli Guarducci ing. Alfredo.
Nebida. — Carreras G. B., Ferri Antonio.
Teulada. — Addis Giov. Maria.
CAMPOBASSO. — Bondi Paolo.
CASERTA. — Albino ing. Giovanni.
Arpino. — Venturini Antonio.
CATANIA. — Sanfilippo Ginseppe.
Leonforte. — Li Destri cav. avv. Mauro.
CATANZARO. - *Cotrone*. — Levato D niele.
Martirano. — Borardelli dott. Eugenio.
CHIETI. - *Caramanico*. — Di Monte Vincenzo.
COMO. — Acquistapace rag. Giacomo.
Cazzago Brabbia. — Giorgetti Amilcare, Quaglia rag. Angelo.
Erba. — Parravicini Bernardo.
Lecco. — Grassi Alberto, Mucchiati Oscar.
Porto Ceresio. — Bordoni ten. Francesco.
Torno. — Grasselli Cesare.
Varano. — Galli Andrea, Mangano Adolfo, Monti dott. Carlo.
Varese. — Contini Giuseppe.
Viggiù. — Corti Leonardo.
COSENZA. - *S. Giovanni in Fiore*. — Foglia dott. Giovanni.
CREMONA. — Stilo cav. Raffaele.
Casalmaggiore. — Bonelli nob. Enea, Sinistri prof. Roberto.
CUNEO. — Otta Luigi.
Brà. — Biolato Ginseppe.
Saluzzo. — Avalle don Felice, Molineris Giovanni.
Ferrara. — Landuzzi avv. Francesco.
Pontelagoscuro. — Morando ing. Mario.
S. Maria Codifiume. — Masotti Lelio.
Voghera. — Franceschini dott. Augusto.
FIRENZE. — Assereto march. Paolo, Bargigli Fernando, Bertelli Carlo, Boari Francesco, Chiarini Chiarino, Cracoford Fariz A. I., Digerini Nuti Co. Giovanni, Maggio Mario, MEDICI TERESINA, Morcurelli Alfredo, Pellegrini cap. Lionello, Verna Silvio, Zunucchi Pompei Francesco.
Barberino di Mugello. — Ajazzi Mancini Mario.
Borgo S. Lorenzo. — Tommasi avv. Emilio.
Certaldo. — Gori Serafino, Pacini Luigi.
Marradi. — Fiano Gino.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all' Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero.
Art. 12: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Prato. — Frosali ing. Luigi.
FOGGIA. — Mazzoni cap. Alfredo.
FORLI'. - *Bertinoro.* — Bergossi Tullio.
Cesenatico. — Gusella Giovanni.
Rimini. — Santarini Celestino.
S. Giovanni Magnano. — Corbuccio avvocato Pietro.
Savignano. — Montanari Manlio.
GENOVA. — Albertini cap. Alberto, Canepa Leopoldo, Carbone rag. Angelo, Circolo Ufficiali 75° Fanteria, De Zanchi Roberto, Donath Antonio, Fassone Edoardo, Fatica Pietro, Fontana Dario, Gardini Aldo, Ghigliazza Carlo, Kern ing. Emanuele, Rolla ing. Edoardo, Rothpletz Oscar, Schiappacasse Vincenzo, Villa Federico.
Cogoleto. — Biamonti Armando, CARCHIDIO MALAVOLTI IN PRATOLONGO contessa COLOMBA, Centurione marchese Mario, Edlmann Francesco.
Pegli. — Rondioli Guglielmo, Traverso G. B., Visconti Riccardo.
Pontedecimo. — Piccalnga Carlo.
S. Pierdarena. — Pittaluga Luigi.
Valleregia. — Rebora don Gioachino.
Varese Ligure. — Basteri Leonardo, Bottazzi Luigi, Ghiozzi Alessandro.
Zuccarello. — Rosso dott. Pietro.
GIRGENTI. — Restivo Umberto.
Ribera. — Piras Giovanni.
GROSSETO. — Agostini dott. Bettino, Baiocchi avv. Giovanni, Bucalossi geom. Pietro, Fiorineschi cap. Alessandro, Malpassi Pirro, Nutarelli Deifobo, Poli Angelo.
Paganico. — Baldi Baldo, Bertocci Antonio, Caselli dott. Alessandro, Ciacci Enrico.
LECCE. - *Gallipoli.* — Valletta Corrado.
Muro. — Maggiullo Giuseppe.
Ostuni. — Anglani Vito, Ciamei Vincenzo, Tanzarella Enrico.
LIVORNO. — Cioni Fosco, Ceccherini capitano Sante.
LUCCA. — Angelini Raffaele.
Chiesina Uzzanese. — Biscioni dott. Ciro.
MACERATA. — Buonaccorsi Mario.
Sanseverino. — Greco prof. Tito.
MANTOVA. — Roli rag. Mario, Società Ciclistica « Il Pedale Mantovano ».
CASTELLUCCHIO. — Rossetti Ulisse.
Castiglione Stiviere. — Crescente Francesco.
Suzzara. — Lentini Italo.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Mazzoni della Stella Vittorio.
MESSINA. — Raimondi ing. Francesco.
Castroreale. — Circolo Umberto I.
Milazzo. — Molino Cirino.
MILANO — Anzino Giov. Nicola, Baj Fabio, Barassi dott. Luigi, Barbiano di Belgioioso conte Carlo, Baruffaldi Riccardo, Beldi Alessandro, BELGIOIOSO PIANTANIDA CESIRA, Bellani Ambrogio, Bertolini Emanuele, Bertuzzi avv. Pietro, Bignani Ettore, Brunetti Enrico, Bucher Giuseppe, Caponago del Monte Mario, Carlassare avvocato Gaetano, Carlevaro Luigi, Carpignano Giacomo, Caspani rag. Riccardo, Castiglioni Arnaldo, Cazzaniga Vittorio, Cenzato rag. Antonio, Cesaris Giancarlo, Chiodelli Carlo, Ciminago Rodolfo, De Simoni Alessandro, Fogazzi Ottorino, Folz Michele, Gatti Francesco, Lamperti Camillo, Maffioretti Luigi, Magnini Giuseppe, Majerna Celeste, Marani Emilio, Mazzoloni Mario, Miani Antonio, Minola Carlo, Miragoli Ettore, Moiraghi Mario, Origoni ing. Giuseppe, Pagani Ambrogio, Paravicini Raffaele, Parravicini rag. Antonio, PEDROTTI EUGENIA, Penati Luigi, Ramponi Silvio, Robbiati Giuseppe, Roncoroni Giuseppe, Roversi Adone, Scorpioni Giulio, Secondi Tarcisio, Segre Oreste, Sigurtà Ippolito, Spasciani Franco, Squarciafico Luigi, Tettamanti rag. Paolo, Tibiletti Pietro, Tresoldi Giuseppe, Trinchieri ragionier Mario, Uggetti Pacifico, Vandoni Piero, VILLA LONGCHAMP VIRGINIE.
Arconate. — Bizzarri Annibale.
Casorate Sempione. — Santnelli Aurelio.
Cavenago. — Scalcinati Giacomo.
Codogno. — Samarani Costantino.
Concorezzo. — Zamarotti Ernesto.
Corgeno (frazione di Vergnate). — Montonati Giov. Battista.
Gorla Minore. — Pessina don Luigi.
Lodi. — Meazza Davide.
Monza. — Pozzi Luigi.
Rho. — Pravettoni rag. Francesco.
Scregno. — Longoni rag. Giuseppe.
MODENA. — Marchetti dott. Giovanni.
Spilamberto. — BALDINI ADALGISA.
Vignola. — Pacchioni Neoclite, Parmigiani Agenore.
NAPOLI. — Androsio Vincenzo, Arcoleo Felice, Capaldo ing. Fortunato, DE BOTTIS SOFIA, Pelli avv. Clino, Petracione Vincenzo, Rippo Giosuè.
Piano di Sorrento. — Gargiulo cap. Eugenio.
NOVARA. — Manfredi Cecilio.
Ameno. — Du Cloz ing. cav. Luigi.
Arona. — Demolli don Luigi.
Biella. — Dovana Giovanni, Riva Don Giuseppe, Rondolino Angelo, Sormano Grazioso, Strona Riccardo, Vercelloni Albino.
Cressa. — Toppi don Francesco.
Crevoladossola. — Rosa Emilio.
Galliate. — Greggi Dante.
Intra. — Meierkofer Ernesto.
Masserano. — Mercandelli Quinto.
Oleggio. — Cavagliano Bernardino.
Vorgogna. — Cornut comm. Callisto.
PADOVA. — Callegari Giuseppe, Canè Giuseppe, Micheli Mario, Mozzi Clemente Mario.
Noventa. — Cominotto Giuseppe.
PALERMO. — Cimino Umberto, Pisciotta Antonino, Ribolla Nicodemi dott. Achille, Sciacca Scaglione Enrico.
PARMA. — Foà Enea.
PAVIA. — Borghi Achille, Burgotti Enrico, Rognoni Pietro Oreste, Roncaglio tenente Ettore, Seassaro Cesare, Sozzani Antonio.
Mortara. — Morosetti geom. Rodolfo.
Rosasco Lomellina. — Selva Pierino.
Stradella. — Covini Domenico.
PERUGIA. - *Spoleto* — Razzetti cav. Ermanno.
PIACENZA. — Bassi ing. Vittorio.
Carpaneto. — Braghieri Domenico.
Castel S. Giovanni. — Zerioli Piero.
PISA. - *Bagni di Casciana.* — Bigazzi dottor Alberto, Galleschi dott. Ugo, Lischi Vincenzo.
Pontedera per Palaia. — Rosini Alessandro.
Terricciola. — Del Lucchese Renato, Gherardi del Testa nob. Ugo.
PORTO MAURIZIO. - *S. Remo.* — Parodi Juan.
POTENZA. - *Castelluccio Superiore.* — Giannari del Giudice dott. Giosuè.
REGGIO CALABRIA. — Trapani Lombardo Antonio.
Gallico. — Cama Cesaro.
REGGIO EMILIA. — Benassi ing. Alfredo, Benassi dott. Giorgio, Ceci don Atlante, Mirotti Guido.
S. Ellero per Domini. — Grottanelli conte Ugo.
Rubiera. — Zoboli Pio.
ROMA. — Alessandri ing. Andrea, Bario cavalier Vittorio, Bafilino cav. Giovanni, Bruni Pio, Bonardi avv. Italo, Civardi Natale, Comitti cav. Enrico, Cucchi Temistocle, Denza Raffaele, Finzi avv. Carlo, Forcatura Pietro, Franchi ing. Secondo, Galli Dunn prof. Marcello, Gianni Mario, Incagliati Guido, Mamo Attilio, Marzani Paolo, Orafi Arnaldo, Pistoni Luigi, Sabatini Cesare, Talenti Pierino, Turci Alessandro.
Anticoli di Campagna. — Nori Natale.
Civita Castellana. — Laganà Carmelo.
ROVIGO. — Crocco avv. cav. Alfredo, Grigolato Pietro.
SALERNO. — Tisi Giuseppe.
Sapri. — Farano dott. Giuseppe.
SASSARI. - *Alghero.* — Giganti Vittorio, Vitelli Mario.
SIENA. — Società Imprese Elettriche.
Sinalunga. — Cenni Giacomo.
SONDRIO. — Belley dott. Ludovico, Do Marzi Luigi.
Tirano. — Marchetti Arturo.
TERAMO. — SALVONI MARIA TERESA.
Montorio al Vomano. — Martegiani Carlo, Primo geom. Umberto.
Penne. — Cantagallo Rosario, Ciulli ingegner cav. Emilio, Fiavarelli Raffaele, Provenzale dott. Arturo.
TORINO. — Antonietti Mario, Baudino Giovanni, Bonino Stefano, Bosco Carlo Giuseppe, Buscaglione Enrico, Buzzetti Luigi, Camoletto Carlo Felice, Cattaneo Giovanni, Chiotto Antonio, Chiribiri Antonio, Danzeri Bonifacio, Delpiano geom. Vincenzo, Ferraris Alessandro, Fiorito Giovanni, Garbaccio Gili Ettore, Gioanetti rag. Raffaello, Giordana avv. Giuseppe, Gonella avv. Eustacchio, Mazzetta Giuseppe, Momigliano avv. Arturo, Olivero Carlo, Pich Domenico, Pizio Luigi, Porporini Ferdinando, Radovich Savo, Richiardi Cesare, Rubino Giuseppe, Sacerdote Gabriele, Sereno professor Luigi, Schleifer Riccardo, Simondetti Camillo, Tomati rag. Arcangelo.
Almese. — Rolle Giuseppe.
Aosta. — Spirito Tito.
Avigliana. — Dalmasso Luigi, Raimondo Giuseppe.
Bardonecchia. — Amprimo Edoardo.
Chivasso. — Nigra geom. Giovanni, Sporting Club.
Donnaz. — Peyretti dott. Alessandro.
Villar Pellice. — Benech Carlo.
TRAPANI. — Labruna ten. Giuseppe.
TREVISO. — Farruggia Stefano, Salsa Leopoldo.
Castelfranco. — Sartoretti Primo.
Mogliano. — Vendramin Silvestro.
UDINE. — Malagnini Aurelio.
Pontebba. — Bresil Angelo.
Socchievo. — Candotti Giuseppe.
Valvassone. — Tam Francesco.
VENEZIA. — Pardo Bruno, Società Ciclisti Veneziani, Uggeri Guglielmo, Valtorta ingegner Carlo.
VERONA. — Chiarenzi rag. Ruggero.
Cerea. — Bertelè Umberto.
Ronco d'Adige. — Sparavieri conte Gino.
VICENZA. — Ferrante ing. Eugenio, Marangoni rag. Mario.
Arsiero. — Del Favero Giuseppe, Gasparini Luigi, Meneghini Paolo, Stedile Angelo.
Breganze. — Carli Carlo.
Monte di Malo. — Busato don Napoleone.
Primolano. — Fasulo Carmine.
Velo d'Astico. — Borgo Angelo, Dal Bianco Matteo.
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Altina ten. Enrico.

Estero.

EUROPA.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Ara Riccardo, Cavallar dott. Augusto.
S. Pietro. — Pedutti Piotro.
PROVINCIE DIVERSE. - *Cortina.* — Manaigo Romoo.

Francia.

PRINCIPATO DI MONACO. — Ardisson Luigi, Ardisson Onorio.

Germania.

Charlottenburg. — Ousset Engène.

Inghilterra.

Londra. — Apcar T. S.
Petersfield. — Montagne Kirkword M.

Russia.

Dombrowa. — Guffanti Giovanni.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Biasca.* — Frigerio Vincenzo, Salvadè Enrico.
Iragna. — Gervasini Roberto.
Locarno. — Rattazzi Giuseppe.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Belém. — Gnone ing. Erasmo.
Parà. — Battaglia Pietro, Guerra Oreste, Durando Paolo, Pierantoni prof. Edoardo, Piombo Cesare, Reffoli Carlo, Sarti professor Luigi.

Chilì.

Iquique. — Esquiaga Manuele, Gatti Giovanni, Gennari Alfredo, Gennari Luigi, Gennari S. Cesare, Sessa cap G. B., Villegas Manuel R., Zanelli Cristoforo.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Allegri Costantino, Andreani Ovidio, Fumagalli Luigi, Picozzi E. P., Vitali ing. Italo.
Mar del Plata. — Mainini Tullio.
Rosario Santa Fè. — Chiesa Francesco.

Soci annuali al 31 ottobre 1906 . .	N.	51 541
Soci annuali inscritti dal 1° al 30 novembre 1906	»	69
Soci annuali al 31 novembre 1906	N.	51 610
Soci vitalizi al 31 ottobre 1906 N. 1173		
» » inscritti dal 1° al 30 novembre 1906 » 31		1 204
Totale dei soci 1906	N.	52 814
Soci annuali inscritti al 30 novembre 1906 per l'anno sociale 1907 .	»	472
	N.	53 286

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14. Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari. Gerente: Attilio Dalla Cola.
CAPRIOLO e MASSIMINO — MILANO, Via F. Guicciardini, 5.

ANNO XIII - N. 2 — FEBBRAIO 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

Da Oulx per il Monginevra a Briançon
colle slitte e coi bobsleigh

(6-7 gennaio 1907).

Nei giorni 10 ed 11 gennaio del 1904 il cav. Alfredo Rostain, capoconsole del Touring a Torino, dirigeva la gita al Moncenisio in slitta, della quale la *Rivista* diede ampia relazione nel suo numero di febbraio di quell'anno.

Chi scrisse allora la relazione concludeva: «*Chi si trova bene ritorna,* dice il proverbio; e dato che nessun proverbio lo avesse mai detto, lo disse la comitiva, che giurò di rifare ed ampliare, nell'inverno venturo, la gita, salendo al Cenisio, scendendo poi a Lanslebourg, ritornando in Italia per Modane. Dal canto loro i Novaresi lanciarono l'idea d'indire l'anno venturo, auspice il Touring, una gita al Sempione».

La slitta capoconsolare.

Ahimè! L'uomo propone e la neve dispone! Nel 1905 e 1906 la neve caduta fu scarsa e tardiva; la gita progettata non si potè compiere; e per ripeterla, sopra un'altra strada, si dovette attendere il 1907; ed anche questa volta ne fu organizzatore e direttore il cav. Alfredo Rostain, coadiuvato dal dottor Silvio Armando Neri e dagli altri Consoli del Touring, e dal sig. Ernesto Boyer della Società degli *sports* alpini invernali.

Gli intervenuti.

Ecco senz'altro l'elenco degli intervenuti a questa splendida e ben riuscita gita:

Signora contessa Maria Verdun di Cantogno, signora Bosco Anna, signorina Bosco Gladys, signora Cola Maria,

☛ La Carta d'Italia del Touring, è in distribuzione - vedere a pag. 49.

signora Pecco Nina, signora Fano Zaira, signora Fano Ortensia, signora Boyer Emilia, signorina Boyer Enrichetta, signora Borea Bianca. Signori: Rostain cav. ingegnere Alfredo, capo console del T. C. I., Grosso Cesare, console del T. C. I., Neri dott. Silvio, console del T. C. I., Verdun di Cantogno conte Lorenzo, console del T. C. I., Avogadro Di Cerione conte Alessandro, console del T. C. I., Bidasio Imberti nobile Alberto, Bona Osvaldo, Foà dott. Carlo, Bosco Carlo, Bianco Vincenzo, Chelia Luigi, Cola ing. Giovanni, Ricchiardi avv. Francesco, Ambrosio rag. Arturo, Omegna Roberto, Treves rag. Elia Emanuele, Tinivella Valerico, Cridis Basilio, Giordana ing. G. B , Pecco avv. Basilio, Azimonti Luigi, Prato Previde ing. Carlo, Tornielli di Borgola Vezzano march. Luigi, Fano avv. Eugenio, Fano ing. Ugo, Bassecourt Alberto, Boyer Ernesto, Boyer Pier Luigi, Boyer avv. Alberto, Borea Adolfo, Bonacossa dott. Francesco, Ascheri Francesco, Quagliotti Carlo, Barraia avv. Edoardo, Rossano avv. G. B., Rocca Attilio, Horsfall Edwin.

Il direttore della nostra *Rivista* rappresentava alla gita la Direzione generale del Touring.

Oulx.

La maggioranza della comitiva partì da Torino la mattina del 5 per giungere ad Oulx (una delle ultime stazioni sulla linea del Cenisio) verso le nove; ma alcuni (il cav. Rostain, il dott. Neri ed un terzo) li avevano preceduti la sera prima, anzi la notte prima; perchè il treno che doveva arrivare alle due arrivò alle quattro!

All'*Albergo Commercio*, proprio di fronte alla stazione (m. 1063) ci attendevano le stanze riscaldate da un bel fuoco che scoppiettava allegramente sul caminetto.

Ci alzammo presto, ed occupammo le poche ore di aspettativa per visitare il paesello.

Presso la stazione è la frazione di *Abbazia*, che prende il nome dall'antichissima abbazia di San Lorenzo. La chiesa (all'interno del tutto rinnovata a dorature) è fiancheggiata da un vecchio campanile a torre, che è una delle due torri che difendevano l'abbazia; e di fronte alla porta laterale è la canonica colla scritta *Sub Renato Renata 1663*. Davanti alla chiesa (nella quale dal sacerdote che predicava abbiamo avuto il piacere di sentir raccontare la storia dei Tre Re Magi venuti dall'oriente al seguito della stella) nella piazzuola è un giardinetto nel quale sorge la statua del Redentore; ma qui non giganteggia più lo splendido e storico tiglio, rovesciato da un furioso uragano nella notte dal 9 al 10 dicembre 1880. Una tradizione vuol che proprio sotto quel tiglio il 31 maggio 1750 il duca Vittorio Amedeo di Savoia (figlio di re Carlo Emanuele III) abbia sposata l'infanta di Spagna Maria Antonietta; ed una leggenda (della quale prete Gerardo si servì nel 1052 onde raccoglier danaro per fondare l'abbazia) sostiene che sotto quel tiglio riposavano le ossa dei martiri cristiani sgozzati dai Longobardi.

Se avessimo tempo avremmo da narrarvi varie altre cose ancora; e del tempio di Marte qui innalzato dai Romani; e del conte Luigi Des Ambrois, nato in Oulx, presidente del Senato, morto a Roma il 4 dicembre 1874; e di Luigi XIII che col cardinale Richelieu alloggiò qui nel 1629; e di Jean Borel, signore di Nevâche, noto col nome di *La Cazette*, fatto qui assassinare a tradimento dal Lesdiguières; ma il fischio della locomotiva ci chiama alla stazione, ove accorriamo ad attendere i compagni.

Ci sono tutti, o quasi; si fa in fretta colazione; e si esce dall'albergo per partire.

Le slitte sono pronte; non eleganti, in verità, ma comode. Ad esse, uno davanti all'altro, sono attaccati due o tre cavalli, a seconda del numero dei gitanti; e qualcuna, che non alberga che un paio di turisti, si contenta di un cavallo solo.

Lotta colle pale di neve.

Il signor Boyer e la sua slitta.

La Casermetta.

Clavières.

I vestiti? I più curiosi e svariati che si possano imaginare: vestiti di pelle da motocicletta, pelliccie da orso da automobile, vecchi mantelli, berrettoni di tutte le mode europee; non mancano gli *alpenstock*; e c'è persino una piccozza! Tutt'i gitanti sono pelosi, infagottati, ingrossati, come se si accingessero ad andare al Polo Nord; ed al loro abbigliamento fa vivace contrasto quello dei paesani, che girano in semplice giacca... sbottonata.

Un numero sterminato di cani va scodinzolando ed abbaiando in mezzo alla strana compagnia, e stormi di colombi volano fra il bianco della neve e l'azzurro del cielo.

Da Oulx a Cesana.

Sulla prima slitta (quella in cui prende posto il cinematografista signor Ambrosio), e su quella del capo console signor Rostain, sventola il guidoncino tricolore del Touring.

Alle 10,10 si parte. Si traversa il viale che va in linea retta da sud a nord; si passa il piccolo ponte di ferro sulla Dora (che qui è ancor molto modesta, perchè non si è unita ancora colla Bardonecchia), si entra nella vecchia Oulx, si volta a destra per la stretta e lunga *Via di Francia*, fiancheggiata da buone case a due piani; si lasciano in fondo a destra l'*Albergo della Posta* ed a sinistra l'*Albergo della Pace:* si gira un colletto sul quale sorge un'antica torre merlata saracena, e dietro al quale è la parrocchiale col suo campanile a pera (m. 1121); si incontrano parecchi carretti carichi di frutta della stagione... cioè di massi di ghiaccio grossi mezzo metro; e, lasciato poi a sinistra anche il cimitero, si continua per la spianatina fiancheggiata da monti, lungo la destra della Dora, che scorre fra sponde o sotto un tetto di ghiaccio.

Lasciata a sinistra la *Cantina della Moretta*, la valle si restringe, dominata a destra dalla imponente piramide del *Monte Chaberton* (m. 3135), che non perderemo più di vista, e che ci sorveglierà sino a Briançon. Quel monte, già paradiso dei camosci, è ora trasformato in un forte meraviglioso; e lì, ove a stento si arrampicavano i cacciatori, serpeggia ora una strada, su per la quale il tenente del genio Emanuele salì... in automobile.

La salita è sempre lene, e si procede di frequente al trotto. Si incontrano, a coppie e a brigatelle, donne attempate con cestelle al braccio e con la caratteristica cuffietta bianca, ragazze che la hanno sostituita con eleganti scialletti, ed uomini col bastone dalla punta ferrata. Si lascia a sinistra la *Cantina della Segheria*, ed a destra, di là dalla Dora, il gruppetto di case della *Sega*, ed un po' più in alto il paesello di *Amazas*. La valle si fa sempre più selvaggia e pittoresca nella sua dominante bianchezza; e gli alberi alzano al cielo le loro nude braccia, come per chiedere misericordia.

La strada varca il torrentello che scende a sinistra della vallicella di Malafosse, e poi va sempre più alzandosi sopra il letto della Dora (che si sprofonda fra gli alberi), e taglia la costa ripida e boscosa; ed i ruscelletti che scendono da essa sono irrigiditi in cascatelle di ghiaccio.

La giornata è calma e serena; il sole, che fa scintillare la neve, risplende nel cielo d'un azzurro carico; da una slitta all'altra volano saluti, frizzi... caramelle e cioccolattini; ed i fotografi si mostrano instancabili.

A sei chilometri dalla stazione, finita la stretta detta di Soubras, si lascia a destra la gorgia dell'Envers, in principio della quale è il paesello di *Balbières*, distrutto cinque anni or sono da un incendio, e completamente rifatto dagli Alpini. Un pilastro adorno d'una tromba da alpino indica che la strada che guida lassù è lunga m. 2820. Più in alto, nella stessa valle, spunta *Desertes*.

La valle si apre; si scorge verso sud il campanile di *Fenils*, e sulla vetta del *Chaberton* si distinguono i forti. Dopo il chm. 7 si lasciano a destra la *Cantina del Chaberton* (posta e regìa) e la strada che sale ai forti; ed a sinistra, sulla costa, i paeselli di *Solomiac*, *Colombières* e *Autagne*. Si valica, su ponte in muratura ad un arco, il *Rio di Prainas*; e si lascia di là dalla Dora (allo sbocco della *Val Marina*, e sulle due sponde del torrente che la percorre) il paesello di *Fenils* l'antico *Fines Segoviorum*, il confine dei *Segovii*, tutti morti da un pezzo), col suo elegante campaniluccio a punta, traforato da bifore. Il fondo della valle è tutto un bosco di verdi conifere, che spiccano in quel mondo di neve; e più ancora spiccano gli stormi di corvi aleggianti e gracidanti sopra le bianche chine.

Su a sinistra si lascia il paesello di *Mollières* (m. 1352); ed a destra ci saluta sempre più bello e isolato il Chaberton; e sulla strada s'incontrano molti ragazzetti colle loro piccole slitte di legno col sedile di paglia, i quali pare che dicano: «Ma credete proprio di averli inventati voi, e di portarceli quassù come una novità, gli *sports* alpini invernali? Il *luge*, il *toboggan*, il *bobsleigh*, qui venuti con nomi così esotici e difficili, non sono forse figli più o meno legittimi, di questa modesta slitterella?»

Costume della Valle della Dora.

Cesana.

Lasciate a destra le caserme (che sembrano un elegante e moderno paesello), e la stazioncina della funicolare che sale ai forti, eccoci a *Cesana* (m. 1344), capoluogo di mandamento, con circa 1000 abitanti, compresa la guarnigione... in tempo di pace; cioè, speriamo ed auguriamo, sempre. E' situata presso il punto d'affluenza della Dora e della Ripa (dalla cui congiunzione si forma qui appunto la *Dora Riparia*), in località adunque di somma importanza turistica e strategica, e che meriterebbe, in grazia dei suoi bei dintorni, essere più frequentata anche come soggiorno estivo.

Passato il ponte sulla Ripa, si volta a destra, si sale la via lunga e larga fiancheggiata da case a due piani, e ci si ferma alla *Croce Bianca*, a far onore alla colazione, durante la quale tutti i gitanti si conoscono più da vicino, e si fondono ed amalgamano in una compagnia vivace e concorde. Aboliti (o, per meglio dire, sospesi) i brindisi, si sentono varie comunicazioni del capo-console cav. Rostain, si mangia la focaccia dell'Epifania cercandovi la fava bianca e badando di evitare o sopprimere la nera; ed alle 13,42 si riparte.

Da Cesana al Monginevra.

Ad ogni slitta, visto che troveremo ora la strada più ripida, si premette un *ranfòrz* (quello che in altri paesi del Piemonte, in casi simili, è detto *trena*, e nel Veneto *trapélo*), cioè un cavallo di più; usciti dal paese, si sale con due svoltine dietro la chiesuola di Sant'Antonio; e si ammira tutta la conca di Cesana, dominata dal bel campanile abbellito da trifore; e si continua quindi a salire direttamente verso ovest, sulla destra della piccola Dora, lasciando su a destra, maestoso ed isolato, il Chaberton, che visto di qui sembra un immenso bianco leone accovacciato. Su su in alto, sopra il bosco, aleggia un'aquila solinga; sulla strada scendono e scivolano sulle slitte numerose ragazzine colle pittoresche cuffiette.

Tucia, tucia! grida il conduttore al ragazzetto che conduce il *ranfòrz;* ed il ragazzetto non *tucia*, ed ha ragione; chè quei poveri cavalli più di così non potrebbero fare.

Lo spettacolo si fa sempre più severo, bianco, invernale, polare; è una meraviglia indescrivibile!

A chilometri 2,5 da Cesana si passa il ponte sulla Dora, e si comincia a salire la prima delle due grandi svolte che ci condurranno presto molto in alto; la neve raggiunge il livello dei pilastri fiancheggianti la strada; ed anzi li supera in qualche punto dove passò la valanga.

— *Jop hii jop hii* — continua a gridare il vetturale ai suoi animali; *hii, badulla hii, lapéo, hii, pacionaia!* Sono questi altrettanti termini del gergo vetturalesco che corrisponderebbe a *poltrone;* sono altrettante insolenze scagliate a quelle povere bestie che, proprio, non se le meritavano. Ma, in ogni modo, esse avranno pensato: *Meglio insolenze che legnate!*

Si parte da Briançon.

Passato il chilometro 15 eccoci alla *Casermetta*; una trinità di caserme disposte a scala, appoggiate ad un muraglione che s'appoggia alla roccia. Vi abita un distaccamento del 25° fanteria; e quei bravi giovanotti corrono tutti fuori a vedere lo strano corteo.

A destra è l'ingresso alla galleria con mine, che farebbero saltare mezzo monte in caso di bisogno; la strada è tagliata nella roccia che sorpiomba il baratro profondo; all'arco d'un'insenatura della roccia fa da corda un ponte strategico di ferro, sul quale resta sospeso il permesso gentile e speciale di fotografare concesso a qualche fotografo della comitiva. Salutiamo qui il picchetto del 5° genio. La salita continua. E' a destra un vecchio baraccamento di legno, abbandonato dopo che venne fabbricata la casermetta; ed eccoci in vista del paesello di *Clavières* (m. 1768) a cui (staccati i *ranfòrz*) si arriva appena passato il chilometro 17. E' l'ultimo villaggio italiano, formato dalla chiesuola, l'*Osteria della Pace*, l'*Osteria del Club Alpino*, la *Dogana Italiana*, la *Caserma dei Carabinieri*, la *Cantina della Posta*, altre tre o quattro casucce coi tetti di scandole a larghi spioventi. Il paesello conta circa 30 abitanti stabili e 15 abitanti mobili. I mobili (carabinieri e guardie) ci sono sempre; gli altri invece, per quanto stabili, non ci sono mai perchè sono sui lavori or qua or là. Quì la posta passa, salvo casi eccezionali, ogni giorno, o colle ruote o colla slitta. « Del resto — ci osserva un carabiniere — passa poca gente, e quella poca bisogna fermarla! » L'allusione non era certamente diretta a noi, che trovammo in tutti la massima gentilezza.

Dopo una cordiale lotta con palle di neve, si riparte, fra l'abbaiare di venti cani, che non avevano mai goduto uno spettacolo simile. Il confine è a m. 1030 da Clavières; ma, è inutile dirlo, esso è di qua dallo spartiacque. Pur troppo il nostro confine alpino è tutto così, dove non è peggiore!

Il Monginevra.

La salita si fa più lene. Si continua su per la valletta fiancheggiata da dossetti; si lascia a destra la valletta del *Rio Secco*, che scende a sera del Chaberton; e — finalmente — un po' di vento produce un'ombricciatola di tormenta, e ci offre una vaga idea del mondo

polare. Un cartello colla parola *France* c'indica che stiamo per passare il confine. A sinistra sale la vallicella in cui nasce la Dora, vallicella che dalle propaggini settentrionali del monte *Le Chenailler* (m. 2634) è divisa da quella in cui nasce la Durance. Un antico poeta francese (che non aveva alcun obbligo di conoscere la geografia) credeva (e la credenza è ripetuta come un fatto in una recente, e pur buonissima, guida italiana) che le sorgenti dei due fiumi si confondessero sullo stesso piano, e scrisse perciò i seguenti versi, che sono una apostrofe della Dora alla Durance.

Adieu, ma commère, redoutable Durance,
Je vais vers l'Italie, et tu vas en Provence,
Moins rapide que toi, j'épargne dans mon cours
Les différents pays que j'arrose et parcours,
Mais toi, par mille écarts, tu désoles et ravages
Provence et Dauphiné, le long de ton passage
Adieu. d sole donc leurs plaines et côteaux,
Pour moi, j'aurais honte de faire tant de maux!

L'obelisco del Monginevra.

Sono le 16 in punto quando arriviamo all'obelisco (m. 1854), pur esso nel versante della Dora. E' di pietra calcare, alto una ventina di metri, cinto da un cancelletto di ferro, presso il quale è una chiesuola in rovina. — Sulle quattro facce del piedestallo sono quattro inscrizioni, le quali in italiano, latino, francese e spagnuolo, ci raccontano come qualmente l'assemblea elettorale adunata a Gap decise nel 1806 di alzare questo monumento in onore di Napoleone, imperatore e re, per aver aperta questa via.

Figuratevi se non ci fu chi volle sfoggiare un po' d'erudizione!

— Di qui — disse costui — passò Belloveso coi suoi Galli e Annibale coi suoi elefanti, e Napoleone coi suoi cavalli, e....

— E Rostain coi suoi orsi — interruppe un altro, troncando la parola in bocca allo storico.

A pochi passi, proprio sul valico (m. 1860), è Mont Genèvre, un paesello di oltre 300 abitanti, con casette di mura coperte di scandole, fra le quali spicca l'*Hospice nationale* uno di quegli ospizi che, sui valichi alpini, hanno fatto o stanno per fare il loro tempo. Questo è ora trasformato in un vero e proprio albergo — (*Cafè Hotel Mont Genèvre*) ed in un *poste de secours* del *Touring Club de France.* Sotto le finestre dell'ospizio è... il cimitero.

Le guardie doganali sono assai gentili; ma il sergente dei gendarmi (*suaviter in modo* ma *fortiter in re*) trova pericolosa per la Francia la bandieruola tricolore italiana, e ce la fa levare! Si trattava però dello zelo personale di quel brav'uomo, il quale qualche cosa deve pur fare lassù! Infatti, appena fuori del paesello, le bandieruole furono di nuovo issate, e fatte sventolare, all'andata ed al ritorno, sotto i forti e fra le schiere dei soldati francesi, senza che nessuno trovasse più nulla da ridire.

Una meridiana ci avverte, con nostra soddisfazione, che *Le soleil luit pour tout le monde* e l'orologio francese, con nostra grata sorpresa, segna le 15, e ci fa tornare indietro d'un'ora nella vita. Ma quest'ora domani dovremo restituirla!

Dal Monginevra a Briançon

La strada comincia a scendere; ed è qui che si staccano i *bobsleigh*, i quali sino ad ora erano stati trascinati dalle slitte; ed essi scivolano gioiosi giù per la china, più celeri di noi... cioè più celeri dei cavalli.

La strada procede dapprima direttamente da est ad ovest, alta sulla destra della Durance, e poi va svolgendosi in ampio e continuo serpeggiamento sullo sperone montuoso che scende fino all'angolo di confluenza della Durance e della Clairée, entro la cui valle sono sparse le frazioni del comune di Val des Près, mentre la valle della Durance pare chiusa dalle rocce e dai forti che circondano Briançon.

In fondo alla lunga discesa, a circa 30 chilometri da Oulx, passato il ponticello di legno sulla Durance e lasciata a sinistra la *Fontaine Crêtet*, si arriva a *La Vachette*, ove si perde un grande tempo al *Bureau des Douanes Françaises* per le pratiche doganali riguardanti un pedaggio di 20 centesimi per ogni singolo posto nei veicoli.

Ad occuparsi della grave faccenda erano presenti: un tenente, due brigadieri, due sottobrigadieri, due gendarmi e qualche impiegato borghese, e furono necessari undici timbri! E poi ci lamentiamo della burocrazia italiana!

Quando Dio ed i doganieri vogliono, si riparte, che già s'avanza il tramonto; la discesa è assai lene; si corre infine sotto la roccia che sorge a destra della strada e che è coronata dal *Fort de Salettes* ed alle 17.48,[1] a chiometri 31 da Oulx, siamo a Briançon, donde scendiamo all'*Hotel Terminus*, alla, anzi, nella stazione ferroviaria, che dista da Oulx chilometri 33.

Si mangia, si giuoca, si sentono brindisi, si esce a dar fuoco alle candele bengaliche che tingono di sanguigno le nevi della conca; e poi si va a dormire, e si sognano nevi, ghiacci, cascate irrigidite, soldati francesi, slitte scivolanti ed aquile roteanti su su, nell'azzurro del cielo!

Briançon.

La mattina del giorno 7 fu dedicata ad esercizî di *sky* e di *bobsleigh* nei dintorni di Briançon, ed alla visita della città, curiosa ed originale. E' sede della sottoprefettura più elevata di tutta la Francia (m. 1206 alla stazione, m. 1321 alla chiesa), con una popolazione di circa 8000 abitanti, dei quali forse 2000 di guarnigione; perchè Briançon è la piazza forte di tutte le Alpi del Delfinato, e vi risiede un comando militare.

Vista dalla stazione, la città, assisa sul pendìo che guarda a sera, al principio di un'ampia conca tutta cinta da alti monti, si presenta assai pittoresca, colle sue case dominate dalla cattedrale, coi campanili gemelli, e chiusa entro triplice cinta di mura; e la cinta è dominata dai forti dei colli vicini; e questi sono dominati dai forti dei monti più lontani e più alti: e tutti insieme sono alla loro volta dominati dal forte italiano del Chaberton.

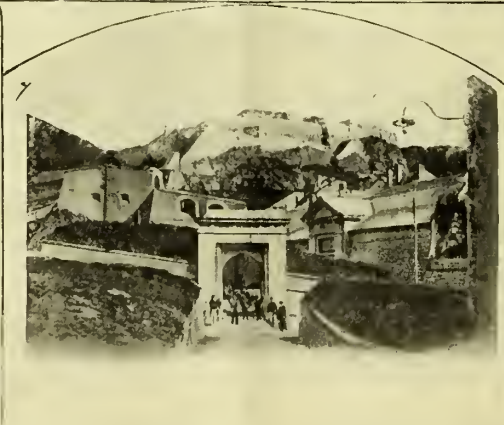
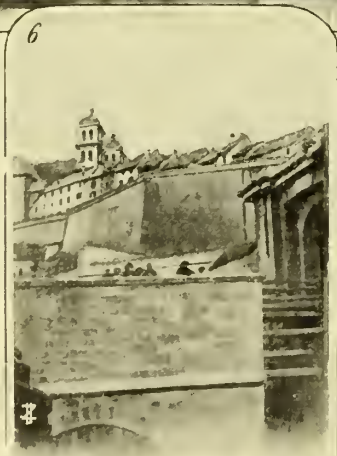
Più che per i suoi monumenti, pochi e di scarsa importanza, la città è notevole per le sue vie anguste, ripidissime, fiancheggiate di negozi.

Chi sale dalla stazione entra per la porta principale, su cui si legge la seguente iscrizione, fattavi porre dall'imperatore Napoleone III.

1815
LES BRIANÇONNAIS SANS GARNISON
SOUTIENNENT UN BLOCUS DE TROIS MOIS
ET CONSERVENT LA PLACE
LE PASSÉ REPOND DE L'AVENIR.

Lì sopra comincia la via principale della città, la *Grande Rue*, ripidissima, e percorsa nel mezzo da un canaluccio, *la grande gargouille*, in cui l'acqua scende con una straordinaria rapidità, e porta via tutte le spazzature che si gettano in essa. In quel giorno l'acqua

La petite gargouille. — 2. Porte d'Embrun. — 3. La caserma. — 4. Porte Meanne.

5. Panorama di Briançon (in fondo, a sinistra, il Chaberton). — 6. Un tratto della triplice cinta. — 7. Porte de Pignerol. — 8. La Cattedrale.

BRIANÇON.

scorreva traverso un lastrone di ghiaccio coperto di terra, su cui più d'uno di noi, con potenti scivolate e cadute, provò di non essere nativo del paese, e di avere poca pratica di camminare per quelle vie.

Nel salire per la *grande Rue* (fiancheggiata da case altissime, che ricordano quelle di Genova), si hanno di fronte le eccelse rocce a picco, e di sopra non si vede che una striscia di cielo, percorsa ininterrottamente da stormi di piccioni della colombaia militare.

Un'altra via, non meno ripida di questa, è percorsa dalla *petite gargouille*.

La cattedrale (la cui facciata è fiancheggiata da due torri quadrangolari, su ogni facciata delle quali s'aprono quattro finestre a pieno centro) ha ben poco d'interessante. E' sorta su disegno del Vauban, il quale con essa volle forse dimostrare d'essere stato un architetto più valente per le fortificazioni che per le chiese. Contiene varî quadri, di scuola francese, quasi tutti dei secoli XVII e XVIII.

Degno d'una visita è il ponte che, cavallando un profondo burrone, con arco solido ed ardito (di 40 metri d'apertura, a 56 metri sul fondo del dirupo), unisce la città ai forti che coronano le alture sulla sinistra della Durance. Il ponte fu costruito nel 1754 per ordine del maresciallo d'Asfeld, di cui porta il nome, sebbene il popolo preferisca chiamarlo *Pont-du-diable*.

Visto quanto c'era da vedere, comperato quanto c'era da comperare, ci siamo riuniti tutti di nuovo alla stazione all'albergo *Terminus* (il cui conduttore ha fatto un servizio pronto e superiore ad ogni lode), ed abbiamo fatto colazione.

Alla fine di essa (e chi poteva evitarlo ?) scoppiarono i brindisi. Il capoconsole cav. Alfredo Rostain, fu assai festeggiato ed applaudito. Parlò anche chi aveva l'onore di rappresentare la Direzione generale del Touring; e poi...

E poi siamo saliti in slitta, e siamo ritornati a casa.

o. b.

***

Ci scrivono da Torino che quale lieto epilogo della indimenticabile gita in slitta di cui più sopra si dà cenno, ebbe luogo domenica 13 nel salone del *Ristorante del Parco*, un fraterno simposio, al quale intervennero più che un centinaio di commensali, fra cui — nota gaia e gentile — molte signore e signorine.

Oltre ai gitanti, parteciparono pure al pranzo, molti soci del *Club Alpino* e di altre Società sportive.

Alla tavola d'onore sedevano il cav. Alfredo Rostain, console del Touring, il simpatico *sportman*, a cui Torino deve il merito di tante nobili e feconde iniziative, fiancheggiato dalle avvenenti signore Lina Pecco, Giuseppina Tinivella, Zaira Fano, Maria Rostain, Linda Talmone, Maria Ghelia, la dottoressa in legge Matilde Jacoangeli, signorine Boyer, ecc.

Del sesso forte erano presenti il dott. Neri, l'avv. Ricciardi, l'avv. Boyer, i signori Boyer, Della Valle, Mattarelli, Morgando, De Angeli, Fubini, Anghinenti, Quagliotti, Silvani, Borea, Golgi, Ferrero, Virando, Grosso Cesare, Tinivella, Azimonti, Ghelia, Lancia, Bianco, Caramelli, rag. Ambrosio, avv. Ricchiardi, conte Verdun, rag. Treves, avv. Rossano, geometra Ratti, presidente del Foto-Club, rag. Capponi-Trenca, tenente Viola, ing. Vincon, avv. Pecco, avv. Fano, dott. Bonacossa, dottor Passerini, Osvaldo Bona, dott. Foà, ing. Giordana, ing. Monnet, capitani Alisio, Rosano e Barbaro; signori Vogliotti, Nazzaro, Tron, Otto, Gioldi, Boschis, Prevel, Pasteris, Piacenza, prof. Testoni, professore Jacoangeli, ecc.

Allo *champagne* il dott. Neri comunicò le adesioni del presidente Johnson, direttore del Touring, del conte Avogadro di Cerione, del capitano Selmi, del tenente Demaria.

Quindi il cav. Rostain, con facile parola, brindò alle signore presenti e presentò una splendida targhetta di benemerenza all'infaticabile iniziatore della gita in slitta, signor Boyer.

Parlarono in seguito l'avv. Boyer, a nome del Club Alpino, il signor Dellavalle, dello Sporting-Club e Gustavo Verona.

Da ultimo, fattosi oscuro il salone, il sig. Ambrosio (cui qui ringraziamo delle splendide fotografie dalle quali abbiamo tolto i *clichés* che adornano l'articolo) eseguì delle nitidissime proiezioni di alcune scene prese dal vero nella recente gita, illustrate umoristicamente dall'avv. Richiardi.

La bella festa si chiuse con i soliti quattro salti in famiglia.

IMPRESSIONI MARSICANE

Che gli Abruzzi sieno una delle più svariate e pittoresche regioni dell'Italia non v'ha alcun dubbio, e senza penetrare nel loro cuore, basterebbe per convincersene, percorrere le tre meravigliose linee ferroviarie che da Sulmona s'inerpicano sulle montagne, diramandosi verso Aquila, Avezzano ed Isernia, per ammirare la rude bellezza di questi luoghi, dove accanto all'amena vallata ricca di pampini e di ulivi, s'erge aspra e brulla la montagna, e dove i vasti e pingui pascoli sono irrorati da perenni ruscelli che precipitano scroscianti dalle alte giogaie, mentre lontano lontano l'azzurro Adriatico viene a morire lievemente sulle molli arene delle spiagge seminate di ville e di agrumi.

Ma ben più forti emozioni prova colui che in questa bellissima plaga si addentra, e ne risale le cupe e sinuose vallate, ne ascende i monti scoscesi, penetra nei suoi boschi immensi ricchi di selvaggina, s'inerpica sui suoi immani dirupi, e s'inoltra sui suoi prati fioriti odoranti di menta e di timo, dove a migliaia pascolano gli armenti.

In questi luoghi, dove lo spettacolo della bellezza e della grandiosità della natura muta ad ogni passo, dove dalla più lussureggiante vegetazione si passa in un attimo alla più selvaggia forra, l'animo resta colpito da un senso di meraviglia e di stupore, e sfugge spontaneo un grido di sincera ammirazione.

La Marsica.

Fra le varie parti dell'Abruzzo la Marsica tiene certamente un posto non ad altre secondo per bellezza e varietà di paesaggio.

Chi difatti percorrendo la linea da Sulmona a Roma, dopo uscito dalla galleria di Carrito che si eleva a quasi 1000 metri sul mare, guarda alla sua sinistra, vede svolgersi sotto gli occhi un immenso altipiano tutto intersecato da lunghissime e regolari file di pioppi che ombreggiano altrettante strade e canali, dandogli l'aspetto d'un immenso scacchiere, e tutto circondato da monti che si profilano lontano colle loro vette sinuose e i fianchi coperti di boschi, sotto cui biancheggiano al sole numerosi paeselli. E' l'alveo dell'antico lago di Fucino, prosciugato nel 1871 da Alessandro Torlonia, che ha dato così all'agricoltura migliaia di ettari di ubertosissimo terreno. Esso forma il nucleo di questa Marsica, culla di quel forte e rude popolo dei Marsi, che rinchiuso tra i suoi monti e il suo lago, tenne testa per lunghi decenni all'invasione romana; di quelle tribù di pastori guerrieri che furono tra le più indomite della stirpe Sabellica, più fiero e bellicoso dei confinanti Frentani, Sanniti, Marrucini e Vestini, e che divennero poi una delle più gagliarde e vittoriose legioni romane. Ma di questa razza non resta oggi che la tradizione storica, chè i Marsicani attuali, il cui sangue si è imbastardito col sangue dei Romani e dei Normanni, degli Angioini e degli Svevi, e che per secoli e secoli passarono dall'oppressione di un tiranno sotto quella d'un altro peggiore, hanno degenerato dall'antica fierezza, e quasi nessuna traccia conservano della loro stirpe primitiva.

Celano.

Oggi è Avezzano, cittadina moderna e civile, la città più importante di questa regione; ma per molti secoli la capitale, diremo così, della Marsica fu Celano che ne occupa quasi il centro, e tutto dominava il lago grandioso che oggi scarica le sue acque nel Liri. Celano, la cui fondazione si vuole rimonti all'epoca romana, una volta pare fosse costruito più a monte, in luogo inespugnabile; ora è una grossa borgata di circa 10 000 abitanti, la

quale nonostante l'immediata ferrovia, e la vicinanza della capitale, da cui dista appena tre ore e mezza, ancora conserva un non so che di rustico e di primitivo; e poco o nulla ha fatto per elevarsi con opere moderne di edilizia e di risanamento, al livello dei tempi, e di tanti altri paesi, anche meno importanti. Nessuna traccia, salvo qualche timido tentativo privato, di quel moderno *comfort* che oggi rende piacevole il soggiorno anche nei più piccoli villaggi, lontani dalle grandi vie di comunicazione, a coloro, che alle pure aure montane chiedono di sistemare le forze fisiche e morali, logorate dalle diuturne lotte della vita. E sì che Celano, per la sua altezza a circa 800 metri sul mare, per lo splendore del suo panorama, per l'amenità dei suoi dintorni, per le bellissime gite ed escursioni che dal paese si possono intraprendere, per il suo clima mite, per la sua smagliante vegetazione, per le sue acque pure, abbondanti e freschissime, ha tanti elementi, da poter lottare vittoriosamente con moltissime stazioni climatiche e di villeggiatura dell'Abruzzo, diventate oggi di moda.

Il Castello e le Chiese.

Domina Celano dall'alto del colle intorno al quale è costruito il paese, un grandioso castello che pare rimonti al 1400, e sia dovuto a un conte Pietro da Celano, discendente dall'antica famiglia dei De Bernardi, che per varî secoli dominarono questa contea; esso poi passò man mano alle famiglie Colonna, Acclozamora

Celano col Monte Serra.

che lo ingrandì e lo abbellì, Piccolomini, Savelli-Sforza-Cesarini fino alla soppressione dei feudi nel 1806. Da allora rimase diviso fra parecchi proprietari che ne trascurarono affatto la conservazione; ed ora si presenta tutto deturpato da ogni sorta di accomodi e di adattamenti, da restauri male eseguiti, da aperture e chiusure di porte e finestre che ne hanno snaturato il primitivo carattere; tuttavia, benchè le grandiose mura di cinta sieno in parte smantellate, pure il mastio] quadrato, coi suoi quattro torrioni merlati agli angoli, resta intatto severo ed imponente allo sguardo, e appare così tra i meglio conservati dell'Abruzzo. Bellissime sono alcune finestre bifore e trifore del suo piano nobile; bello il portone colle sue postierle e i barbicani; imponente la vasta corte dall'austero colonnato a sesto acuto.

Dopo il castello, quando avremo osservata la facciata in istile romanico della chiesa madre, dedicata a S. Giovanni, deturpata però da una porta laterale, e un prezioso calice che vi si conserva, elegante lavoro d'oreficeria del secolo XVI; quando avremo visti gli affreschi in istile quattrocentesco, ed una tela della scuola di Giulio Romano rappresentante il Cristo nella chiesa di Santa Maria in Valleverde, e ci saremo fermati ad ammirare gl'intagli di stile bizantino di un antico portale, fissato per conservarlo sul fianco della chiesa di Santa Maria del Carmine, avremo esaurito il nostro pellegrinaggio artistico. Un'altra curiosità da vedere sarà ancora la

Celano ed il suo Castello.

cripta della chiesa anzidetta di San Giovanni, le cui pareti laterali sono costituite da un macabro ammasso di teschi, di femori e di tibie umane, una volta sepolti lì sotto.

I dintorni di Celano.

Ma se l'artista trova a Celano poco pascolo alla sua ammirazione, l'escursionista all'incontro può muovere di qui per varie gite, l'una più piacevole e interessante dell'altra.

Così per la strada di Aquila dopo 6 chilometri troverà il villaggio di S. Potito a oltre 1000 metri d'altezza dominato dai ruderi d'una costruzione antichissima, forse romana (si vuole rimonti all'epoca di Antonino Pio); e, salendo per la mulattiera, in tre quarti d'ora giungerà ad Ovindoli, che sorge a 1375 metri, rivelato da lungi da una alta torre circolare mezzo diroccata. Di lassù si gode uno stupendo panorama sul Fucino e la sua corona di monti da un lato, e sulle montagne d'Aquila sormontate dal Gran Sasso dall'altro. Da Ovindoli si può inoltrare per un vasto e lungo altipiano

Piazza di Celano in giorno di mercato

fino a Rocca di Mezzo e Rocca di Cambio, due villaggi alpestri, meta di cacciatori di quaglie e di villeggianti estivi, e di là discendere poi ad Aquila. Ma ritornando a Celano, è gradevolissima una gita al Fucino, dove inoltrandosi pei lunghi e maestosi viali, ombreggiati

dagli alti pioppi, si giunge al bellissimo e lungo canale collettore (8 chilometri) dalle terse e apparentemente immobili acque, che rispecchiano gli alti pioppi delle sponde, fino all'Incile, dove le acque s'inabissano di sottoterra, in fondo ad una grandiosa costruzione in pietra sormontata da una statua colossale della Vergine

Una via di Celano.

Concetta. Nè meno interessante poi sarebbe recarsi per Avezzano alla vicina Capistrello, dove le acque spumeggianti del Fucino riescono di sotterra per gettarsi con grandiosa cascata sul letto del fiume Liri; e dove è da ammirarsi ancora la arditissima curva elicoidale della ferrovia per Roccasecca, e la lunghissima funicolare aerea pel trasporto del legname dalla montagna al paese.

Escursioni Alpine.

Chi ama le escursioni alpine ha modo di eseguirne varie, nelle quali, se non l'altezza delle cime maggiori, trova però l'asprezza e le difficoltà dell'alpinismo vero, per i passaggi scabrosi che mettono a prova la solidità delle gambe e la fermezza dell'occhio.

Immediatamente a ridosso di Celano s'erge, scoglio immane, il monte Serra (1800 metri) per giungere alla cui vetta si può fare la strada del fosso Curti, più lunga

Entrata della Gola del Foce.

ma più comoda; oppure inerpicarsi sulle balze sino al prato di San Vittorino a 1400 metri, dal quale in un'ora e mezza si può giungere alla vetta. Dal vasto prato di San Vittorino, gettato uno sguardo sul baratro pauroso del torrente Foce, che vedremo più avanti, si può ridiscendere per il crepaccio di San Giorgio, così chiamato per un singolare affresco rappresentante appunto San Giorgio a cavallo, dipinto in uno stile assai primitivo, su d'una liscia parete di roccia di circa quattro metri quadrati di superficie, sospesa sul vuoto. Non si sa da chi nè perchè si trovi lì quella pittura, in quell'angolo desolato e selvaggio del monte, su quella parete inaccessibile, che fa chiederci come mai l'arcaico ed ignoto pittore abbia potuto eseguirvela, a meno che allora la figurazione geologica del luogo non fosse ben diversa dall'attuale. L'affresco è un po' sbiadito, ma abbastanza ben conservato, e meglio lo sarebbe, se vandali pastori non l'avessero fatto spesso bersaglio di dannose quanto stupide sassate. Dall'alto del Serra lo sguardo spazia oltre la pianura del Fucino e la sua cerchia montuosa, sino ai monti del Casertano, ed alla parte opposta sino alla catena del *Gran Sasso*; più vicino, ad ovest troneggia la vetta del *Velino*, e lontano verso sud-est s'erge maestosa la *Maiella*, sicchè in un rapido succedersi di

Lo stretto passaggio della gola del Foce.

panorami, la vista domina gran parte delle provincie di Aquila, di Teramo, di Chieti, di Campobasso e di Caserta. Chi non si accontenta dei 1800 metri del Serra, può dalla non lontana Massa d'Albe toccare la vetta del *Velino* (2400 metri) che è la più maestosa della Marsica, oppure per Rovere salire il boscoso *Sirente* che ne è la punta più alta (2500 metri) e che domina la sottoposta *Val d'Arano*, dai pascoli ubertosi, ove sonnecchiano centinaia di buoi indolenti, e nitriscono indomiti cavalli. Ma alte vette più o meno alte, più o meno faticose si possono scalare in questi dintorni, da quella del *Pezza* per Rocca di Mezzo, della *Magnola* e del *Pizzo* per Ovindoli, a quella della *Defenza* per Ajelli e del *Faito*, da Celano, tutte gite interessanti e bellissime, possibili a farsi in una giornata. E chi va sul Velino non deve tralasciare una gita archeologica alle mura pelasgiche e ai ruderi interessantissimi dell'abbazia di San Pietro ad Alba Fucense.

Le gole del Foce.

Ma per ammirare un paesaggio il più rudemente alpestre e lo spettacolo di una natura aspra e selvaggia, nulla di meglio che una gita nelle gole del torrente Foce.

Uscendo da Celano, ed abbandonata la strada di Pescina, si costeggia la sponda del fiumicello per una stradetta ombreggiata da pioppi e da quercioli, e in poco più di mezz'ora si giunge dal paesaggio più mitemente arcadico, innanzi alla *bocca di Foce,* dove il bianco greto pianeggiante, largo una cinquantina di metri resta chiuso tra due sponde di rocce frastagliate, che gli strapiombano sopra per più centinaia di metri. L'impressione è veramente grandiosa, e vieppiù si accresce risalendo il greto, giacchè sempre più la gola si restringe,

I grossi massi del torrente Foce.

fin quando, dopo appena dieci minuti di cammino, si arriva ad uno stretto passaggio, non più largo d'un metro e mezzo, formato da due alti ed enormi blocchi levigati, sul quale incombono minacciosi gli altissimi picchi e gli scoscesi dirupi della montagna. Oltrepassata questa breve *forra* lo spettacolo che ci si para dinanzi diviene ancor più imponente; l'orrido diventa sovranamente bello e suggestivo, perchè ci sbarra la strada un ammasso enorme di grossi macigni precipitati giù dalle alte vette, addossati, sovrapposti, incastrati, schiacciati l'un contro l'altro, come se un colossale edificio ciclopico fosse in un attimo crollato, scosso nelle fondamenta da un terribile terremoto. E tutto questo immenso detrito della montagna giace là immobile, come sul fondo di un imbuto, tutto ricoprendo il letto del torrente, d'estate perfettamente asciutto, ed ostruendo quasi quel passaggio così orridamente accidentato. Innanzi a questo cupo e maestoso spettacolo il pensiero corre all'epoca del disgelo, quando dall'alto della vallata si precipitano furiose e scroscianti le acque del Foce, e giunte innanzi a questo formidabile ostacolo, con rabbia folle e con fragore assordante, ripercosso e moltiplicato dagli echi delle lapidee pareti, vi si infrangono contro in mille rivoli spumeggianti, su mille cascatelle impetuose, per invadere e poi inondare e superare quella strozzatura del letto, e spandersi rapide sul greto allargato. D'estate invece il più alto silenzio incombe su queste rovine geologiche; una quiete profonda, quasi paurosa regna in questo luogo solitario e deserto, che sembra mille miglia lontano dal mondo abitato, che sembra un mondo già morto, dove tutte le cose appaiono avvolte da secoli in una solenne e tranquilla immobilità. A quando a quando rompono l'alto silenzio, o il gracchiare di una cornacchia roteante sugli alti picchi, o il latrare lontano di qualche cane da pastore, vagante sui verdi altipiani sovrapposti; poi più nulla, sovrana torna a regnare la pace calma delle cose che furono. Nelle epoche preistoriche era così questa gola? Vi dimorarono forse gli enormi mammouth e i colossali sauriani? Chi sa! Ora invece nel rigore dell'inverno vi scorazzano i lupi, che cacciati dalla fame scendono alla pianura del Fucino. Superato questo scabroso passaggio, la valle si allarga un poco, s'innalza con rapido pendìo, e diviene faticosa in mezzo a tutte queste macerie dove il bianco letto di ghiaia del torrente scompare spesso sotto i massi d'ogni forma e grandezza; alcuni enormi come palazzi, dalle figure più strane e capricciose, sparsi dovunque; altri infiniti massi stanno appollaiati su balze inaccessibili o sospesi sul vuoto dagli scoscendimenti e che pare debbano ad ogni istante, dietro un minimo urto, precipitare a valle, o incastrati sulle fenditure dei fianchi, o emergenti di sotterra come enormi funghi o tronchi mostruosi. Più in alto ancora due enormi macigni, precipitando dalle opposte pendici si sono incontrati sul fondo, lasciando sotto di sè come una grotta, sotto cui l'acqua deve sgorgare spumeggiante in una cascata magnifica. E sempre risalendo la gola si rende vieppiù angusta, le pareti sempre più si fanno perpendicolari, fino a diventare una semplice spaccatura, un viottolo strettissimo e lievemente sinuoso, incassato tra due pareti d'altezza infinita, oltre cui scorgesi una stretta striscia di cielo azzurro, finchè il torrente risale alla sua origine, alle sue sorgenti sotto il piano d'Arano, poco lungi da Ovindoli. Pochi pastori e caprai percorrono nella buona stagione questa gola meravigliosa (che nella stagione invernale è inaccessibile), in alcuni punti della quale il passaggio è veramente pericoloso, tanto che le vittime vi si contano oramai a decine; ma essa fu covo e ricetto a parecchie bande di briganti, che intorno al '60 vi si nascondevano, e vi celavano le robe rubate; ed in epoche remote i Marsi, i fieri pastori inseguiti dai Romani, vi si dovettero pure asserragliare e difendere accanitamente, armati di fionde e di scuri, di lance e di giavellotti. Per tutta la lunghezza della gola si può dire non vi sia traccia di vegetazione.

Scarico del Fucino nell'Incile.

Tutto vi è tetro, austero, desolato; solo all'imboccatura, sull'alta parete di sinistra, l'occhio si rallegra e si riposa su due grandi padiglioni di roccia tutti tappezzati di musco dal bel verde smeraldo, frastagliato da eleganti cascate di capelvenere, dalle quali stilla mite e perenne una pioggia di limpida e purissima acqua fresca; sono due oasi che allietano lo spirito in quella landa, donde ogni vita pare che abbia esulato per sempre! Moltissime sono negli Appennini le gole di torrenti e le asperità geologiche, ma poche credo possono competere con questa per orrida grandiosità.

E dopo tante emozionanti escursioni, ritorniamo in fine alla vita, ritemprati nel corpo, rinfrancati nello spirito.

Dott. Carlo Ferranti
Medico del T. C. I. (Chieti).

Le Medaglie ed i mezzi di trasporto

Il benemerito *Circolo Numismatico Milanese* di Milano, di cui è presidente il prof. Serafino Ricci, per rendere un omaggio all'Esposizione Internazionale di Milano (che era precipuamente una mostra dei mezzi di trasporto) ha pubblicato un numero speciale e veramente straordinario del suo *Bollettino di Numismatica e di Arte della Medaglia*, per illustrare le medaglie e monete che erano disposte in uno o nell'altro dei padiglioni, e che ricordano, in un modo o nell'altro, i grandi uomini od avvenimenti che resero più facili, rapide, sicure le comunicazioni fra uomo ed uomo, fra paese e paese.

1

2

Per gentile concessione del prof. Ricci riproduciamo qui alcune di quelle medaglie:

1. e 2. *Galleria del Sempione.* Davanti il monte colle due imboccature della galleria; di dietro la veduta interna della galleria colla perforatrice in lavoro.

3. *Giubileo della Regina Vittoria.* Nel retro, nel campo bastimento di fianco che solca il mare agitato, a destra il faro del porto; nell'esergo tre campi divisi da cadmei alati.

4 *Ritratto di James Watt* (di William Wyon) in busto.

5. e 6. *Posa della prima pietra della ferrovia Milano - Venezia, 1843.* Sul davanti, testa laureata dell'imperatore Ferdinando I a destra; nel di dietro l'inscrizione.

7. e 8. *Merai Bridge,* medaglia in onore dell'ingegnere Telford, per la costruzione del grandioso ponte, 1828.

9. *Ferrovia del Semmering,* medaglia originale di forma quadrata in onore dell'ing. Ghesa.

10. *Esposizione di Madras,* nel 1855; medaglia commemorativa incisa da B. Wyon.

11 e 12. *Ferrovia Vicenza-Venezia,* inaugurata nel 1846. Sul davanti, veduta di paese e di due ponti, uno in alto, con treno ferroviario, uno in basso con carro tirato da quattro cavalli; sul retro l'inscrizione.

13 e 14. *Ferrovia da Napoli a Nocera e Castellamare*, 1840. Sul davanti, busto a destra di Re Ferdinando II; sul retro una locomotiva con inscrizione.

3

4

Diamo qui il sommario della notevole pubblicazione:

5 11 6 12 8 13 9 14 10

Macchine e servizi urbani all'estero.

I brevi appunti sulle reminiscenze lasciate in noi dalla Mostra Stradale apparsi nel numero di dicembre scorso, non sarebbero completi se non accennassimo anche alle molte cose interessanti la viabilità sparse attraverso ai padiglioni delle altre nazioni.

Francia. — Il Ministero del Lavori Pubblici francese in uno scomparto del padiglione della Carrozzeria, oltre ad una serie di fotografie e disegni rappresentanti le più importanti opere d'arte recentemente costruite, presentò in una serie di modelli di legno alcuni tipi di pavimentazioni di strade nazionali, fra cui il tipo di carreggiata in porfido di S. Raffaele della famosa Cannebière di Marsiglia, ed altri tipi in quarzite, in pasta di cemento, in asfalto compresso, in legno di pino delle Ande, ecc.

La Società Francese di Asfalto armato presentò campioni di tale materiale e di granito asfalto, mettendone in evidenza le speciali applicazioni a strade con tramvie.

La città di Parigi poi, in apposita sala nel padiglione della Francia, volle dare, con fotografie, un'idea completa dei vari mezzi di cui si serve quella grande metropoli nei vari servizi attinenti alla viabilità.

Vedemmo così rappresentate l'officina grandiosa dei compressori a vapore, la Casa dei Maréchaux col modo di ricavazione del materiale, l'officina per la fabbricazione dei blocchi per la pavimentazione di legno con tutti i particolari del funzionamento delle varie macchine-utensili a tale scopo.

Acquarelli, fotografie, diagrammi, ecc., contribuirono a darci un'idea di tutto il procedimento di quella pavimentazione in legno che a Parigi in questi ultimi anni ha preso uno sviluppo enorme.

Questa Mostra poi ci rivelò quali enormi progressi abbia fatta la tecnica stradale presentandoci i più ingegnosi meccanismi per gli scopi i più svariati.

E così macchine per prelevare campioni delle strade asfaltate per verificarne spessore, peso, condizioni di consumo, ecc. Con piccoli saggi di tre centimetri di diametro che non guastano affatto la strada si può avere quanto prima invece richiedeva l'uso del piccone e l'interruzione del transito.

Ingegnosissimo l'apparecchio registratore della flessione delle rotaie. E' noto quanto frequenti e dannose al transito sono le degradazioni del pavimento che si producono in prossimità delle rotaie delle tramvie; ora per impedirle conviene conoscere se la degradazione è imputabile al consumo naturale ovvero a mancanza di stabilità nel binario. Ora questo apparecchio adottato in un punto della rotaia permette di registrare tutti gli spostamenti, e questa registrazione mette in grado di risolvere il dubbio e provvedere di conseguenza.

Il servizio di nettezza ed innaffiamento delle strade era illustrato da una serie di fotografie riproducenti le macchine le più svariate e perfezionate o per uno solo di detti scopi oppure per il servizio simultaneo di entrambi. Ricordiamo fra le più interessanti la innaffiatrice-scopatrice tipo Durcy-Sohi che ha per iscopo di eseguire la scopatura senza sollevare polvere e senza un preventivo innaffiamento. Essa consiste in una scopatrice ordinaria montata su due ruote, con una scopa cilindrica in cui è fissato un recipiente in lastra di 250 litri circa ed in una pompa azionata dal movimento stesso della macchina che aspira l'acqua contenuta nel recipiente e la caccia in un tubo di innaffiamento, donde esce per mezzo di un apparecchio elicoidale, polverizzata davanti alla scopa.

Questa polverizzazione, inumidendo leggermente il suolo, permette di evitare il sollevamento della polvere durante la scopatura.

Degna di attenzione era pure la botte d'innaffiamento automobile a vapore, costruita in modo particolare per il servizio del Bois de Boulogne.

Questa botte, costruita dalla casa Dion Bouton, ha una capacità di cinque metri cubi ed è azionata da un motore Compound di 30 HP.; la caldaia, tipo De Dion, a tubi d'acqua è scaldata a coke ed il fumo ed il vapore sono quasi invisibili e si scaricano per mezzo di due camini che li dirigono sotto il veicolo. Con questa botte si può innaffiare una zona variabile da 3 a 12 metri con un'erogazione d'acqua variabile fra 0 e 2 litri per metri 9.

Normalmente essa funziona con velocità di nove chilometri all'ora, innaffia il viale per metà larghezza, si vuota in otto minuti e viene riempita in sette; può quindi essere vuotata 18 volte nella giornata e supplire vantaggiosamente alle lancie di 11 cantonieri, realizzando un innaffiamento assai migliore e, quel che più monta, senza incomodo per la circolazione. La spesa giornaliera non è superiore ai venti franchi tutto compreso.

Da questa mostra della città di Parigi si rilevava ancora l'importanza di tutte le officine speciali da carradore, fabbro ferraio, montaggio, ecc., per la fabbricazione e manutenzione di tutto il materiale occorrente sopradescritto.

Notiamo infine i documenti relativi al grandioso laboratorio per le prove dei materiali da costruzione. In una carta della Francia erano indicati i centri di produzione che forniscono le 200 mila tonnellate di calce e cemento che consuma annualmente Parigi; in un volume si vedevano raccolti i resoconti pubblicati delle prove fatte sui materiali che al laboratorio vengono sottoposti.

Germania. — La Germania, che emerse in tanti rami della tecnica nell'Esposizione, nulla ha presentato che si riferisca alla viabilità. E' a rammaricare tale lacuna, perchè specialmente taluno dei suoi Stati avrebbe potuto fare mostre interessantissime e tali da offrire larga messe di insegnamento.

Nel padiglione dell'Agricoltura si trovava però esposto dalla Società Fried. Krupp Grusonwerk di Magdeburgo-Buckau una serie di spaccapietre da potersi azionare a braccia, per cinghie o direttamente da un motore.

Notammo fra questi, e lo vedemmo in opera, uno spaccapietre per pietre dure come basalti, graniti, quarziti, porfidi, ecc.

La spaccatura delle pietre si effettua per mezzo di due mascelle rigide o liscie e di due angoli laterali lisci. Una delle mascelle è fissa alla parete e riunita ai due angoli laterali, l'altra è adattata ad un bilanciere obliquo ed oscilla con lui attorno ad un asse verticale. In causa di questo movimento, lo spazio lasciato libero fra le due mascelle e gli angoli laterali aumentando o diminuendo alternativamente, la materia introdotta viene spezzata e sconvolta e, non appena ha raggiunto il grado voluto di spaccatura, si scarica attraverso ad una fenditura praticata nella parte inferiore.

La grossezza dei blocchi da introdurre dipende dalla dimensione della imboccatura e ve ne sono di varie misure; il prodotto più minuto è della grossezza di una noce; la fenditura inferiore viene regolata a volontà. L'ossatura della macchina è colata in un solo pezzo; le ganascie e gli angoli laterali sono costruiti in ghisa dura colata in conchiglie, possono venire ricambiate e possono voltarsi per modo da poterle usare completamente prima di cambiarle. Vi sono molti numeri di queste macchine che danno un rendimento minimo di 300 chg. per ora vanno fino a 10 000 kg. con un consumo di forza che va da 0,8 a 12 cavalli. Il peso della macchina completa va da 680 kg. a 8500.

Austria. — Nel ricco padiglione di questo Stato attirava l'attenzione speciale del visitatore la mostra della città di Vienna. In sale e gallerie artisticamente

decorate con grandi quadri ad acquarello, ad olio o fotografie riproducenti i più celebrati monumenti di quella metropoli, ricordiamo il copioso materiale esposto riflettente i tre grandi servizi pubblici di quella città e cioè: tramvie, impianti elettrici ed ufficio edile municipale.

La città di Vienna esercisce circa 400 chilometri di tramvie quasi del tutto a doppio binario, poche a conduttura aerea e poche a conduttura sotterranea; di esse all'Esposizione si poteva esaminare il bellissimo materiale ed una serie di piani, profili, diagrammi, ecc., che nel loro complesso davano idea chiara di questo servizio. Assai interessanti per noi alcune macchine veramente presentate per vari servizi della via.

Uno spazzaneve rimorchio sistema Schmid-Michtener con manovra ad automobile può venire trainato da una vettura motrice o da un motore qualunque e può essere deviato da ambedue le parti nel senso della marcia per allargare il suo campo di azione; questo sistema di spazzar la neve applicato per la prima volta, trascorso un anno diede ottimi risultati.

Fuori dell'abitato viene adoperato lo spazzaneve motore con scope rotanti di cui si aveva pure un modello all'Esposizione.

A questo apparecchio possono applicarsi dei raschiatori speciali per pulire le gole delle rotaie. Analoghi apparecchi vennero presentati che funzionano per le linee a conduttura sotterranea.

L'Ufficio Edile cittadino ci presentò il profilo trasversale della Ringstrasse, di questa famosa strada che ha una lunghezza di oltre quattro chilometri ed una larghezza di m. 57 e che costituisce il corso più elegante di Vienna. E così ricordiamo i profili di altre fra le principali strade, un grande piano che ci faceva vedere la rete delle strade principali della città coi rapporti di livello, ed un altro piano comprendente il rilievo della città col progetto della cinta di foreste, prati e del viale dei colli.

E' istruttivo il conoscere in che consista questo grandioso progetto.

Coll'enorme incremento di Vienna i quartieri esterni vanno acquistando un carattere cittadino con poco vantaggio dell'igiene e della bellezza della città. L'attuale borgomastro, dottor Carlo Lenger, ha pensato di creare una cinta di terreni aperti e, pure conservando gli stabilimenti già esistenti, di provvedere all'igiene e mantenere le bellezze della città il cui principale fascino risiede appunto nell'unione di incantevoli paesaggi colla magnificenza degli edifizi di una città moderna. Partendo da questo concetto fondamentale, a seconda delle disposizioni naturali del terreno, si avrà nella parte più alta la cinta di foreste, in altra parte la cinta di prati ed in altra ancora quella di giardini. La cinta andrebbe oltre il Danubio e nelle varie sezioni in cui è divisa la fabbricazione limitatissima dovrebbe essere adattata all'ambiente.

La cinta di foreste, prati e giardini destinati ad essere luogo di ricreazione per tutte le classi della popolazione, occuperà una superficie di 4400 ettari.

Parte essenziale di questo grandioso progetto, come emerge dal piano che figurava all'Esposizione, è il viale dei colli che correrà ad una media altezza di 189 metri sul livello del Danubio ed avrà la lunghezza di 29 chilometri. Questo viale, quando sarà ultimato, costituirà una delle meraviglie di Vienna perchè offrirà una serie di panorami dei più svariati ed attraenti.

La mostra della città di Vienna comprendeva ancora una bella serie di disegni e modelli riproducenti alcuni fra i più grandiosi ponti sul Danubio.

La casa Bronwski Schulz e Sohr di Praga, presentò un compressore a peso variabile ed una serie di fotografie che fanno vedere il funzionamento di esso, come scarificatore, ecc.

Interessanti fotografie facevano vedere un campo per prove sperimentali di rulli compressori a vapore.

Ungheria. — Il Governo ungherese volle darci una idea delle colossali opere d'arte che attraversano il Danubio, mediante accuratissimi modelli in legno. Veramente ammirevole è il ponte Elisabetta a Budapest, sospeso rigido ad un'unica arcata di 290 metri. La lunghezza totale di questo ponte cogli accessi laterali misura m. 374, la larghezza è di m. 20; il costo raggiunse i tredici milioni.

Ricordiamo pure un'interessante collezione di fotografie di strade fra cui notevole quella di Magiarmais, con uno fra i più grandiosi ed originali sviluppi di *tourniquets* per superarè il forte dislivello. Ancora mediante fotografie vennero rappresentate le operazioni di manutenzione stradale colla cilindratura a vapore.

Svizzera. — La Svizzera in omaggio e in contrapposto al grande avvenimento che determinò l'Esposizione, illustrò con planimetrie, profili, sezioni, con quadri e disegni la grande strada del Sempione ed il modo con cui si eseguiva il servizio dei trasporti colle diligenze.

Il Cantone di Vaud fu in grado di esporre tutti i dati tecnici dell'impianto del servizio pubblico con automobili fra Sveydon e Mordon; vedemmo disegni e fotografie del materiale ed un'accurata relazione col programma completo di un'estesa rete su cui stabilire il servizio con automobili.

La ditta N. Amann di Langenthal, ci presentò due tipi di spaccapietre. Essi differiscono essenzialmente nelle dimensioni e servono per materiali durissimi.

Il funzionamento è all'incirca quello descritto più sopra per il tipo Krupp ed anche in questi le mascelle si possono utilizzare da ambe le parti; l'allargamento delle mascelle può essere regolato da 1 a 10 centimetri.

Repubblica Argentina. — E' nota la straordinaria ricchezza di questo paese in foreste che forniscono ottime qualità di legnami per costruzioni in genere e per pavimentazioni stradali in ispecie. Ora in questo campo appunto si è sviluppata la mostra eseguita dalla Direzione Generale di Ponti, Strade e Telegrafi.

Fu infatti presentato un ricco campionario di legnami con tutte le gradazioni di qualità ed essenze, greggi e lavorati. Per ciascun campione si trovavano annotati i nomi scientifici e volgari, la provenienza precisa, l'altezza media degli alberi, il loro diametro e lo spessore della corteccia. Si trovava poi un breve cenno descrittivo sulla natura del legname ed i dati sulla densità sul modulo di elasticità, sui coefficenti di resistenza, sulle traccie d'inflessione riferibili ai carichi limiti ed infine sull'uso più adatto a cui può adibirsi quel determinato materiale.

Questa mostra, sviluppatasi in un campo specialissimo, è riuscita del massimo interesse per il modo scientifico e pratico ad un tempo con cui venne ordinata.

Brasile e Perù. — Il Brasile espose le fotografie delle principali strade delle sue città più importanti. Da esse si può rilevare come si seguono già in quel paese i sistemi più moderni di pavimentazione cittadina a marciapiedi rialzati.

Ricordiamo pure un bel campionario di pietre locali adatte alla pavimentazione.

Il Perù espose fotografie di tutti i suoi mezzi di comunicazione. Da esse però emerge come la prevalenza in quel paese nei mezzi di trasporto è tenuta dalle vie acquee mediante fiumi e canali.

Le strade si presentano con forme del tutto primitive.

Abbiamo così completati questi rapidi appunti di impressioni e ricordi su quello che fu questa prima mostra stradale in Italia.

E come già ci esprimemmo nell'esordio, così chiudiamo nell'affermare che di essa dobbiamo ritenerci pienamente soddisfatti.

Se non larghissima fu la somma delle cose esposte, si può dire che tutti i rami della tecnica stradale furono rappresentati e si può esprimere con sicurezza il giudizio che anche in questo ramo dell'ingegneria si lavora e si progredisce.

La conclusione quindi la più logica e la più naturale è l'augurio che di pari passo ai progressi della tecnica cammini l'applicazione; ora se ciò si può arguire succeda

in qualche altra nazione, purtroppo, salvo rare eccezioni non succede da noi.

I mezzi tecnici di migliorare la viabilità e tutti i servizi inerenti sussistono, ma la loro applicazione è ancora assai lontana in generale e dove la si pratica lo si fa ancora in modo troppo timido e con mezzi finanziari inadeguati.

Quindi ripetiamo ancora una volta che non è più alla tecnica che dobbiamo domandare il miglioramento della viabilità, ma bensì alle amministrazioni che devono dare i mezzi per applicare praticamente quanto la tecnica suggerisce.

I tempi sono mutati, i bisogni delle strade sono enormemente cresciuti, bisogna ad essi soddisfare, ed i mezzi che ad essi si dedicheranno saranno ad usura ricambiati dall'incremento che ne riceverà tutto il movimento industriale, commerciale ed agricolo del paese.

Questo ha detto ed affermato nel modo il più evidente questa prima mostra stradale; auguriamo che la voce e l'ammaestramento siano sentiti e compresi, auguriamo che presto se ne vedano i frutti.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Da Roma al mare.

Un egregio consocio ci scrive:

« Fra le varie strade delle quali la *Rivista* del Touring si occupa, non deve essere dimenticata quella, in progetto, da Roma al mare.

« Vorrei che si mettesse subito mano ai lavori, anche per dar pane a tanti disoccupati, e che si trattasse veramente di una gran via, piana e rettilinea, larga almeno 60 metri, divisa da filari di alberi in sei sezioni: cioè: pel doppio binario del tram elettrico; pei rotabli ordinari; pei cavalli da sella; per le biciclette, ed una sesta finalmente pei pedoni.

« In tal modo ogni mezzo di locomozione avrebbe la propria sede stradale e con quale decoro di comodità è facile immaginare.

« La capitale allora, le cui strade irradianti lasciano molto a desiderare, avrebbe finalmente una rapida e magnifica comunicazione col mare ed un grande campo sportivo; e, quel che più monta, un campo ove svolgere ciò di cui più abbisogna : attività agricola, edilizia, ed industriale ».

* * *

Intanto che si aspetta la strada qui sopra augurata, è stato aperto il nuovo viale che va da Ostia al mare, in prosecuzione dell'antica Via Ostiense. L'inaugurazione ufficiale si farà, per altro, più avanti nella stagione, ed in quella circostanza, a cura del comitato *Pro Roma Marittima*, sarà pubblicato un numero unico, illustrato, che sarà messo in vendita a beneficio della Croce Verde di Ostia.

A proposito però del nuovo viale, la *Tribuna* fa rilevare un grave inconveniente, che si verifica nel piazzale circolare, al mare, a cui esso viale fa capo. In questo piazzale non si è data la minima consistenza al fondo stradale; si direbbe che si sia sparso puramente e semplicemente un po' di breccia sulla rena della spiaggia. E' quindi facile immaginare la sorte che attende i veicoli — e sopratutto i veicoli pesanti, come gli automobili — i quali commettono l'imprudenza di percorrere tutto intiero il viale, fino al mare! Le ruote affondano, e si corre rischio di passare la giornata, ed anche la notte, in acqua.

* * *

Lega contro la polvere. — L'esperimento su strada organizzato dalla Lega contro la polvere ha avuto luogo coll'intervento degli ingegneri e dei conducenti dei ponti e delle strade, i quali, già convinti dell'efficacia del *goudronnage* contro la polvere durante l'estate, poterono constatare che durante l'inverno tale sistema solidifica e rende impermeabile la strada impedendo altresì la formazione del fango.

Per la Carta 1 : 250 000

Due nuovi fogli.

Una peritanza, molto spiegabile davanti ad un lavoro nuovo, aveva, per ragioni specialmente tecniche, indotto il T. a limitare al minimo possibile lo sconfinare delle Carte oltre le frontiere politiche. Per fare un lavoro in cui vi è una parte notevole di creazione occorrono appoggi locali ufficiali, che si ritenevano troppo probabilmente preclusi al T.

Ma un lavoro di raccolta di documenti, aiutato da profferte cordiali di aiuto in altri campi da chi potrà efficacemente aiutare l'opera ha permesso di affrontare *ora* con animo più sicuro la difficile impresa di allargare alquanto il campo della Carta, senza correre troppi pericoli di inesattezza e di mancanza di aggiornamento.

Il Consiglio del T. potè perciò prendere senza smentire le prudenti riserve antecedenti la decisione di un foglio 7 bis (Trieste) e 13 bis (Fiume) comprendenti tutta l'Istria e un vasto territorio a est e a nord del gran porto adriatico.

Questa decisione sarà certo accolta con favore da quelle popolazioni italiane, ove il T. conta tanti e validi amici, ed è una nuova affermazione dell'italianità dell'associazione.

L. V. BERTARELLI.

Modalità per la spedizione della CARTA D'ITALIA.

La spedizione ai soci dei primi 4 fogli della Carta d'Italia al 250/m. è cominciata mercoledì 30 gennaio ed avrà termine entro febbraio.

Come è stato pubblicato sulla *Rivista Mensile* di gennaio, i soci hanno diritto all'invio gratuito dei fogli attribuiti all'anno di loro associazione. Perciò coloro che s'inscrivono quali nuovi soci nel 1907 (cioè che non appartenevano al Sodalizio nel 1906) non hanno diritto ai primi quattro fogli (Torino, Milano, Genova, Venezia) che sono attribuiti al 1906. Questi **quattro fogli**, qualora li desiderino, sono loro inviati pel **prezzo eccezionale di L. 2**, senza sovraccarico di spese. Chi desidera la raccomandazione unisca L. 0,20. Si comprende da questo prezzo quanto sia vivo desiderio del Consiglio che tutti i soci del Touring posseggano completa la sua maggiore pubblicazione.

Non è possibile accordare anticipi di spedizione, nè di modificare la forma di spedizione della Carta. E' però fatta facoltà ai soci di acquistare una seconda copia, la quale, se essi ne dànno avviso, viene spedita sciolta anzichè nelle buste, arrotolata senza pieghe, in opportuna difesa, in modo che possa essere poi legata in atlante o conservata in una custodia. Il prezzo dei quattro fogli è (per i soci) L. 2 più L. 0,30 per spesa di porto e raccomandazione.

Parecchi soci hanno già chiesto che il Touring s'incarichi della eventuale montatura su tela, ma si crede opportuno di declinare la proposta: la montatura su tela è conveniente quando il suo costo che si aggira intorno a una lira si aggiunga a una Carta che ne costi almeno due o tre. Ma con due lire il socio potrà nel 1907 comprare l'intero blocco dei quattro fogli del 1906 e successivamente, quando i fogli pubblicati saranno più numerosi, si farà un prezzo estremamente ridotto (per i soci) anche per i fogli presi isolatamente. La montatura su tela non può dunque rappresentare che un caso eccezionale, cui ciascuno potrà provvedere per proprio conto.

Ruote smontabili.

Dopo l'applicazione della ruota smontabile Michelin alla Corsa del Grand Prix Francese del 1906 numerosi tipi di ruote smontabili vennero ideate. Già parlammo della ruota Petracchi ideata già fin dal 1905 dal dottor Pietro Petracchi di Varese: ora possiamo constatare che, benchè in ritardo, il merito della ruota Petracchi venne riconosciuto dai nostri industriali, e come prova di ciò serve la Società anonima ultimamente eretta per la costruzione delle ruote Petracchi.

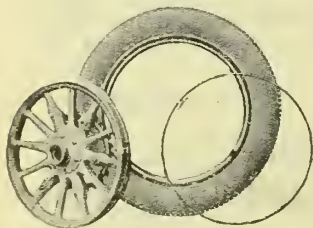



Fig. 1.

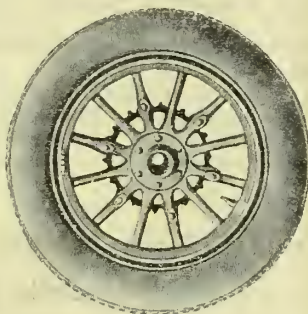



Fig. 2.

Verso la fine di novembre ed in dicembre fece il giro dei garages italiani una ruota smontabile di costruzione francese, cioè la *Ruota smontabile Sadjal* sistema Lonstaunan.

Usando questa ruota (figg. 1 e 2) si dispone sulla vettura il pneumatico di ricambio già montato e gonfiato; in pochi minuti è possibile cambiare il pneumatico guasto con questo di ricambio. Nelle prove fatte a Torino

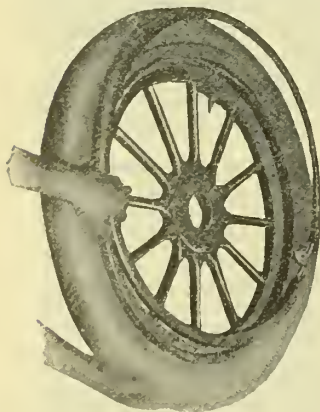
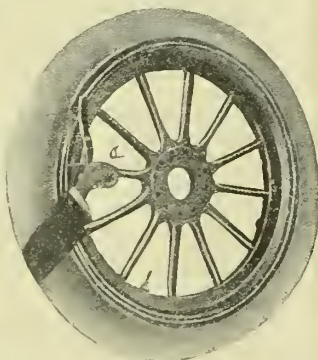



Fig. 3. Fig. 4.

fu possibile fare il cambio in 4 minuti, ma quando si ha un po' di pratica è possibile il cambio in 2 o 3 minuti.

I cerchioni mobili Sadjal sono in acciaio e di una grande solidità: essi non vanno soggetti ad alcuna deformazione.

Per il montaggio non si fa uso nè di dadi nè di bulloni.

La ruota *Sadjal* può essere tanto a cerchione semplice quanto a doppio cerchione.

Quella a cerchione semplice è composta:

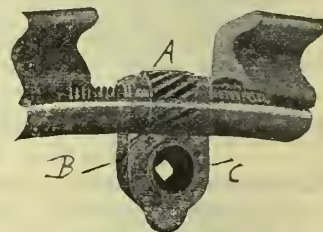
a) di un cerchione in legno fisso alla ruota propriamente detta:

b) di un cerchione mobile, sul quale è montato, nel modo solito, il pneumatico. Questo cerchione si appoggia sul cerchione fisso ed è reso immobile, da un lato dal bordo che ha il cerchione fisso, dall'altro lato da chiavette coniche che uniscono il cerchione mobile a quello fisso;

c) di un segmento che si mette in una scannellatura circolare del cerchione fisso e che si chiude a mezzo di una vite a doppio passo. Questo segmento serve ad assicurare maggiormente il cerchione mobile.

La ruota a doppio cerchione consta invece di un cerchione fisso in legno che porta due, invece di uno, cerchioni mobili: nel resto è in tutto simile alla ruota a semplice cerchione.

Fig. 5.

Con due cerchioni, e quindi due pneumatici si hanno diversi vantaggi, fra i quali quello di una migliore ripartizione dei carichi, di un minore consumo nei pneumatici: questi ultimi basta gonfiarli a 4 atmosfere in vece di arrivare, come al solito a 6 atmosfere.

Altro tipo nuovo ed anch'esso molto semplice è la ruota smontabile *Hartford* 1907 della Hartford Rubber Worty Co., di Hartford Conn. (S. U. d'A.) (figure 3, 4 e 5). Essa consta come al solito di un cerchione fisso e di un cerchione mobile: la particolarità si ha nel modo di attacco di questo cerchione mobile: affinchè una ruota smontabile sia pratica è necessario eliminare qualsiasi bullone per il montaggio e smontaggio. Nella ruota smontabile *Hartford* il cerchione mobile è fissato per mezzo di una doppia vite (una destrorsi e l'altra sinistrorsi) che si avvita con un sistema speciale.

La parte intermedia della vite (fig. 5) invece di avere una sezione esagonale, come nella ruota precedentemente descritta, porta un rocchetto *A* che ingrana con una ruota elicoidale *B:* quest'ultima porta nel suo centro un foro quadrato *C:* allora è molto facile, per mezzo di una leva *D* far ruotare la ruota *B* quindi il rocchetto *A* e la vite doppia.

Nella ruota Hartford tanto il cerchione fisso, quanto quello mobile sono in acciaio.

Sospensioni elastiche americane.

In questi ultimi tempi i costruttori americani hanno ideato molti tipi di sospensioni elastiche per automobili: crediamo perciò utile per i nostri consoci accennare ad alcuni di questi nuovi tipi.

La sospensione elastica *Graygood* (fig. 6) brevetto J. E. Smith della Casa Grahann e Goodman di New-York appartiene alla categoria delle sospensioni elastiche idrauliche.

Esso consta di un cilindro *A* chiuso ad una estremità: nell'interno di questo cilindro si trova uno stantuffo *B* munito della sua asta *C:* l'asta dello stantuffo è fissata a cerniera allo *chassis* mentre il cilindro è fissato, anche esso a cerniera, alla molla a balestra: il cilindro è ripieno di un dato liquido (acqua, glicerina, ecc.), in modo che lo stantuffo non potendosi muovere facilmente nel cilindro funziona come una molla.

Per impedire l'uscita del liquido dal cilindro, questo ultimo è munito di un premistoppa *D*.

Diversa è invece la sospensione elastica *Vestal* (figura 7) della Vestal Ghock Absorber Company, di Pittsburgh (S. U. d'A.).

Essa consta di due parti distinte: di una leva a frizione e di un cilindro. Allo *chassis* è fissato un anello, circondato da un collare riunito da una parte di una leva 15 e dall'altra di due piccole flangie 13: se si avvicinano le due flangie, per mezzo del bullone 14, si esercita un certo attrito fra l'anello fisso ed il collare mobile, in modo che si può far variare lo sforzo necessario a far muovere la leva 15: all'estremità di questa leva è applicata l'asta 19 di uno stantuffo 20: lo stantuffo è posto in un cilindro 21 fissato a modo alla molla a balestra 6: lo stantuffo, di forma speciale, è tenuto nella

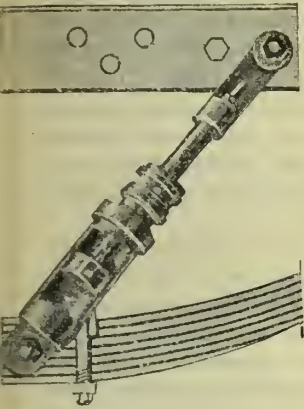
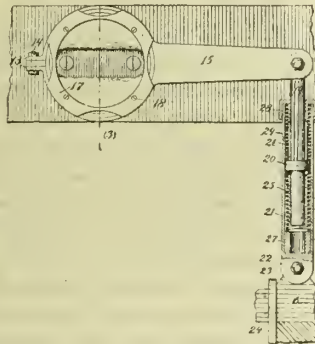



Fig. 6. Fig. 7.

posizione media del cilindro da due molle a spirale 25 e 26: in questo modo la sospensione elastica funziona tanto per attrito del collare sull'anello quanto per gli sforzi che lo stantuffo esercita sulle molle.

Molto più semplice è la sospensione elastica *Shippey* (figg. 8 e 9).

Essa consta essenzialmente in una lastra di acciaio fissata alle sue estremità allo *chassis:* la molla a balestra porta invece una lastra di acciaio munita di due rulli

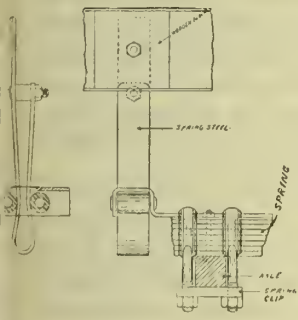
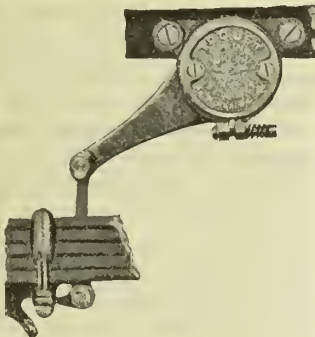



Fig. 8. Fig. 9. Fig. 10.

anch'essi in acciaio. La lastra principale che è ricurva è fatta passare fra questi due rulli. Il funzionamento di questa sospensione si compie facilmente esaminando le due figure.

Altro tipo di nuova sospensione elastica di costruzione americana è la sospensione *Toquet* (fig. 10) della Toquet Mafg. Co., di Gouth Norwalk, Conn. Esso è del tipo a frizione: è costituito essenzialmente di un anello e di un collare: il primo immobile e fissato allo *chassis*, il secondo mobile ed unito per mezzo di leve alla molla a balestra. L'attrito generato fra l'anello ed il collare funziona da freno quando la ruota dell'automobile riceve un urto.

Ing. prof. EFFREN MAGRINI.

Dal tricar alla trivetturetta.

Del *tricar* in Italia si è sempre parlato poco, perchè da noi il *tricar* ha poco attecchito.

I pochi di essi che si vedevano circolare (e per lo più non erano veri e propri *tricars*, ma motociclette con sedile e terza ruota aggiunti, collocati lateralmente al conduttore) erano guardati più con curiosità che coll'interesse che suscita una novità pratica e destinata al successo. Gli è che il *tricar*, preso nella sua concezione comune, non si presenta come un sistema di locomozione atto a sostituirsi all'automobile per le borse modeste e per quelli che non intendono sobbarcarsi a tutti gli impegni ed i carichi di varia natura relativi all'automobile. Piuttosto il *tricar*, senza possedere i vantaggi della motocicletta o dell'automobile, si trova esposto agli inconvenienti propri all'uno e all'altro di questi due mezzi di trasporto.

Il *tricar* non poteva aspirare ad essere l'ultima parola nelle costruzioni meccaniche del suo genere: piuttosto poteva considerarsi come un ingegnoso adattamento, come una ardita innovazione, preludiante altre e più ingegnose applicazioni, ma null'altro. Occorreva trovare di più e di

meglio; ed il recente *Salon* di Parigi ha dimostrato che il più ed il meglio poteva trovarsi; ed è nata la *trivetturetta*.

Il nome, se non troppo elegante, è per lo meno nuovo ed espressivo. La *trivetturetta*, diretta derivazione della motocicletta, è un'automobile meno completo, dove, al posto di quattro ruote e di una carrozzeria munita di tutti gli ammenicoli che l'ingegnosità dei costruttori ha escogitato, vi sono tre ruote, una carrozzeria ridotta al minimo, ed una minore complicazione, naturalmente, sia negli organi della trasmissione, come in tutte le parti accessorie che nell'automobile assurgono alla importanza di necessarie. Quanto al resto, nulla vi è che differisca dall'automobile: anzi, alcuni costruttori hanno saputo dimostrare con successo che anche su una trivetturetta possono trovar posto un *embrayage* ed un *debrayage* a pedale: che vi possono essere delle trivetturette con carrozzeria a cappotta: che si può persino applicare un cambio di velocità col mezzo di *train baladeur!* Che cosa si vorrebbe di più ?

In complesso, la nostra impressione è che alla trivetturetta sia riservato un buon avvenire; perchè le case costruttrici si sono accinte alla soluzione del problema senza incertezze, con un piano già prestabilito, e sopratutto colla scorta di esperienze fatte nei precedenti tentativi.

Il fatto dimostra meno realizzabile la speranza di ricorrere alla vetturetta per risolvere la questione dell'automobile di tutti. E' naturale quindi che le maggiori aspettative si rivolgano alla trivetturetta, dove soltanto è possibile realizzare una economia rilevante nella costruzione, senza menomare i pregi intrinseci della macchina.

LA MOTOCICLETTA NEL 1907

Noi tutti ricordiamo il primo modello di motocicletta Werner (fig. 1) che fu la prima bicicletta a motore che abbia potuto fare della strada. Ora questo veicolo leggero ha subìto l'evoluzione rapida che caratterizza tutti i rami della costruzione automobilistica. Dal tempo dell'apparizione della motocicletta, il motore a esplosione (tipo De Dion Bouton) è arrivato a un punto di perfezione sufficiente perchè questo organo essenziale abbia subìto da allora dei cambiamenti assai rilevanti, poichè il motore per motociclette ha seguito il progresso realizzato nella costruzione dei motori di automobili: alleggerimento, accensione per magnete, alta tensione a rottura, e carburatore automatico.

Ciò che nella costruzione della motocicletta, dice la *Locomotion Automobile*, ha fatto oggetto delle maggiori incertezze, è la forma del telaio e il posto da dare al motore. I diversi costruttori hanno in questi altimi anni immaginato delle combinazioni di tubi assai differenti.

Nello stesso tempo che Werner collocava il suo motore sulla forcella davanti (fig. 1), qualche altro costruttore la metteva nell'interno di un telaio da bicicletta (Bolide, Clément, ecc.), e Lamandière ne faceva parte integrante del tubo di sella.

Dopo questi esperimenti divergenti, il posto definitivo del motore sembra si sia trovato: il pedaliere, con motore fissato verticalmente; dopo di che le sole modificazioni che siano state portate a questo tipo, sono tutte di dettaglio.

Mentre certi costruttori, come i fratelli Werner, fissano il motore (fig. 2) alla congiunzione inferiore dei due tubi formanti il telaio, alcuni altri rimpiazzano questi due tubi con uno solo, curvato al posto del motore, rimanendo questo fissato nel vano così formato. Sono di questo tipo le motociclette Seidel e Naumann (fig. 3).

Il telaio Brennabor (fig. 4) non differisce gran che dal tipo Werner, se non che esso è più lungo, ed un tubo verticale riallaccia l'attacco posteriore del motore col tubo orizzontale mediano.

Il modello Puch (fig. 5) si avvicinerebbe al tipo Brennabor, ma il numero dei tubi dritti impiegati senza preoccupazione alcuna di estetica, lo rende poco simpatico.

La motocicletta Laurin e Klément (fig. 6), che deve la sua celebrità ad una vittoria sportiva, ha nullameno una forma di telaio pesante, come del resto ciò è richiesto dal peso stesso della macchina nel suo complesso e dalla forza del motore.

In tutti questi modelli non si è avuto a notare che il telaio, la sola parte che abbia dato luogo a delle ricerche di qualche importanza. Salvo qualche variante di piccola importanza, il tipo del motore al pedaliere sembra essere definitivo: le sole modificazioni che si possano ormai portare alla motocicletta si limiteranno quindi solamente al *comfortable*.

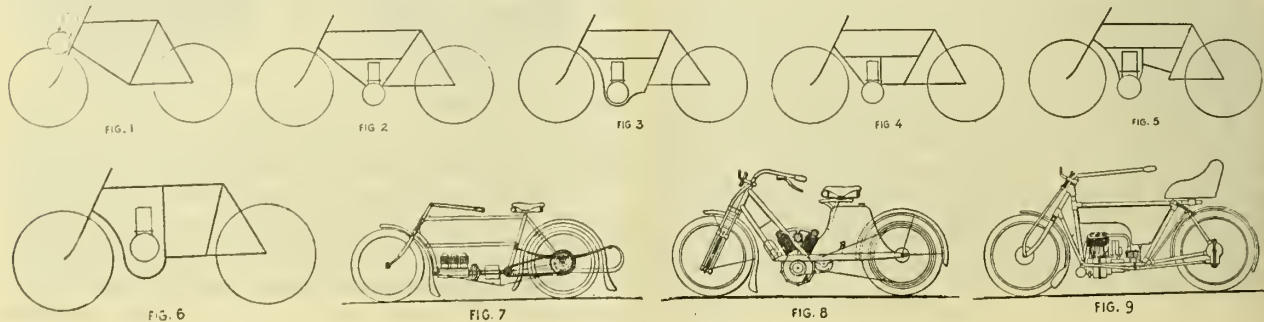
Il *comfortable* della bicicletta è considerato da tutti come sufficiente, ma non e così per la motocicletta. Ciò naturalmente deriva dalla velocità più considerevole che questo veicolo permette di raggiungere.

Due soluzioni si presentano: diminuire la velocità della motocicletta riducendo la forza del motore (questo sistema offre anche il vantaggio di una certa economia di manutenzione e la possibilità di pedalare in caso di panne).

L'altro rimedio per le scosse insopportabili consiste nel sospendere il telaio non solamente davanti, mediante una forcella elastica, ma anche posteriormente: questo perfezionamento può consentire di introdurne anche altri, come sarebbe a dire il debrayage (disinnesto), il cambiamento di velocità e fors'anco il raffreddamento ad acqua. Malgrado noi nutriamo qualche diffidenza per simili complicazioni, noi non possiamo che ammirare l'ingegnosità di lord Tollemache che ha presentato in concorso una motocicletta (fig. 7). Nulla manca a questo leggero veicolo: sei cilindri a V, innesto, cambiamento di velocità e sospensione davanti e di dietro a mezzo di molle lamellari. La correggia è rimpiazzata da una solida catena. Tre pedali servono a manovrare questa motocicletta stile nuovo.

Al medesimo concorso sono state classificate seconda e terza le macchine rappresentate dalle figure 8 e 9: la prima con trasmissione mista a catena ed a correggia, la seconda con trasmissione per albero longitudinale e giunto a cardano. In ambedue, accensione a magneto.

FIG. 1 FIG. 2 FIG. 3 FIG. 4 FIG. 5

FIG. 6 FIG. 7 FIG. 8 FIG. 9

Gli omnibus automobili a Londra.

Gli inglesi, che furono degli ultimi ad adottare l'automobile come veicolo di lusso, sono stati i primi ad impiegarlo come vettura pubblica, e Londra conta in questo momento duemila omnibus automobili, ai quali fra un anno ne saranno aggiunti altri 1200 circa.

La comparsa dell'omnibus automobile ha prodotto una vera rivoluzione nella capitale del Regno-Unito.

Nel periodo di poche settimane, mentre il pubblico cominciava ad abituarsi a questo nuovo mezzo di locomozione, due fatti importantissimi si sono prodotti: un deprezzamento sensibile nel valore delle case situate sulle strade percorse dagli omnibus automobili, ed un ribasso quasi altrettanto sensibile negli introiti delle linee ferroviarie sotterranee che vanno dalla Cité al quartiere dell'Ovest. Il rumore e l'odore sgradevole che producono i nuovi omnibus sono stati causa della fuga di molti abitanti delle vie ove passano, e si è visto raramente in tali vie, un numero simile di case od appartamenti da affittare. Delle vive proteste si sono fatte sentire da parte dei locatari e proprietari degli stabili in certi quartieri, ognuno chiedendo che la sua strada fosse esclusa dall'itinerario degli omnibus automobili « a favore » della strada parallela, meno borghesemente od aristocraticamente abitata.

Si è potuto vedere allora che fra le numerose autorità municipali, locali ed altre, i poteri delle quali si incrociano, si confondono, si sovrappongono, nessuna, nemmeno la polizia, può imporre un dato itinerario agli omnibus automobili od altri che procedono serenamente nel loro cammino senza curarsi menomamente di chi bestemmia contro di essi, si tratti di un povero o di un ricco. L'autorità governativa dà autorizzazioni e permessi di condurre, la polizia ha il dovere di arrestare i meccanici o proprietari di veicoli a trazione meccanica producenti troppo fumo e che spandono troppo cattivo odore per le strade, oppure che procedono con troppa velocità. Ma per il resto non v'è nulla a sperare.

Non occorre dire che è stata nominata una Commissione, la quale ha fatto diverse raccomandazioni allo scopo di diminuire gli inconvenienti dei veicoli automobili: ma tali raccomandazioni non presentano utilità che come base della nuova legge su queste vetture, che deve sostituire la legge provvisoria attuale. Le conclusioni della Commissione possono, sino ad un certo punto, dar soddisfazione ai malcontenti, poichè raccomandano che delle date strade sieno interdette agli automobili. Resta a vedere ciò che farà il Parlamento, quando tale questione gli sarà presentata. Ed in attesa di ciò, le cose resteranno allo stesso punto, mentre i proprietari ed i locatari si lamentano, e questi ultimi cambiano d'alloggio al più presto.

L'omnibus automobile, essendo rapido, comodo e meno costoso della ferrovia, fa sì che il pubblico abbandoni i sotterranei per la strada pubblica. Con l'omnibus automobile, non occorre prendere biglietti, non vi sono scale a salire e scendere, e si è certi inoltre di aver un posto nella vettura, mentre con le ferrovie, troppo spesso si arrischia di stare in piedi, aggrappati ad una maniglia di cuoio che le Compagnie previdenti hanno fatto espressamente collocare.

In causa di tutto ciò, il pubblico tralascia le ferrovie sotterranee per gli omnibus e le compagnie del « District Railwy » hanno ora deciso di aumentare la loro tariffa attuale. Sembra inoltre che la trazione elettrica essendo più costosa della trazione a vapore, la Compagnia perda pressochè lire 100 000 al mese.

Naturalmente il pubblico comincia a reclamare, e sopratutto gli operai, per i quali i treni del mattino erano preziosi, poichè essi godevano a certe ore, di una tariffa ridotta che dovrà ora essere aumentata.

Per ciò che riguarda gli stabili situati lungo gli itinerari degli omnibus, il rimedio è in parte trovato, poichè certe strade saranno interdette alle nuove vetture, e tanto peggio per gli abitanti delle vie che percorrono, poichè gli interessi degli uni devono cedere davanti alla comodità ed all'interesse di tutti.

Per ciò che riguarda le ferrovie sotterranee, conviene notare, cosa importante da più d'un punto di vista, che con eguale comodità, con quasi uguale velocità e spesso con uguale tariffa, il pubblico preferisce il pieno giorno, l'aria e la luce alle gallerie meglio illuminate, meglio aereate, abbastanza fresche d'estate e calde d'inverno. A prova di ciò, la nuova linea che attraversa Londra dal nord al sud passando sotto il Tamigi non ha sinora incontrato il favore pubblico, i suoi treni essendo pochissimo frequentati, così poco che la situazione è diventata delle più serie. L'èra delle ferrovie sotterranee sarebbe forse per chiudersi?

Il Bilancio dell'Industria Automobilistica Internazionale.

Il prospetto che qui sotto riportiamo da alcuni giornali sportivi, mette in evidenza, secondo Faroux, la produzione automobilistica dei principali Stati d'onde si rileva che l'Italia ha fatto grandi progressi nell'ultimo biennio 905-906.

ITALIA.

1901	N.	300	vetture automobili
1902	,	350	,,
1903	,,	1308	,,
1904	,,	3080	,,
1905	,,	8870	,,
1906	,,	18 000 alle 19 000	,,

FRANCIA.

1898	N.	1631	vetture automobili
1899	,,	4914	,,
1900	,,	10 039	,,
1901	,,	16 486	,,
1902	,,	23 711	,,
1903	,,	30 204	,,
1904	,,	37 322	,,
1905	,,	47 302	,,
1906	,,	55 000 circa	,,

INGHILTERRA.

1898	N.	682	vetture automobili
1899	,,	1413	,,
1900	,,	2481	,,
1901	,,	4112	,,
1902	,,	6263	,,
1903	,,	9437	,,
1904	,,	14 170	,,
1905	,,	20 848	,,
1906	,,	27 000 a 28 000	,,

GERMANIA.

1898	N.	894	vetture automobili
1899	,,	1478	,,
1900	,,	2312	,,
1901	,,	3209	,,
1902	,,	4738	,,
1903	,,	6904	,,
1904	,,	11 370	,,
1905	,,	15 682	,,
1906	,,	22 000 circa	,,

BELGIO.

1900	N.	400	vetture automobili
1901	,,	600	,,
1902	,,	1700	,,
1903	,,	2839	,,
1904	,,	5026	,,
1905	,,	7927	,,
1906	,,	12 000 circa	,,

AMERICA (Stati Uniti).

1902	N.	314	vetture automobili
1903	,,	2722	,,
1904	,,	11 374	,,
1905	,,	23 877	,,
1906	,,	58 000 a 60 000	,,

Contro il rincaro della benzina

L'automobilismo non è ancora giunto, per quanto dovrebbe essere sul limitare, a quello stadio di funzione sociale per cui più non abbia bisogno della propaganda per farlo entrare definitivamente nella vera pratica della vita. Le Esposizioni che in Italia si susseguono, anzichè avere spiccatamente il carattere di mercato, come avviene pel Salon di Parigi, hanno ancora carattere di propaganda: si susseguono i concorsi di turismo, si susseguono le corse, manifestazioni queste che hanno tendenza a migliorare i prodotti dal punto di vista tecnico, nell'intento sempre di creare la macchina tipo o le macchine tipo, che servano stabilmente alle varie necessità dei trasporti individuali o collettivi.

Si fanno esperimenti e si stanziano ingenti somme pel miglioramento delle strade, per un più rapido e facilitato progresso della circolazione automobilistica: si diffondono cartelli indicatori, si procura in ogni modo di accelerare la marcia ascensionale dell'automobilismo. Ma tutti gli sforzi di intelligenza, di capitali, di sacrifici si spuntano contro la situazione attuale nazionale ed internazionale del mercato della benzina, che è l'alimento dell'automobile.

Il prezzo della benzina, da quando l'automobilismo se ne è fatto grande consumatore, è salito ad altezze favolose, e la parabola ascendente non accenna ad arrestarsi.

L'Italia si trova poi in ispeciali condizioni.

Essa è tributaria dell'estero perchè non possono essere considerate utili agli effetti del consumo nazionale, per la loro scarsa produzione, le raffinerie di Fiorenzuola d'Arda. Tributaria dell'estero essa si vede aggravata la situazione dal Governo, con l'imposizione di un dazio che è veramente una enormità, perchè sono sempre enormi ed esiziali, nei rispetti dell'economia del paese, i dazi superiori al valore del prodotto colpito.

Contro questa azione di governo, il Touring ha già vivamente reclamato. Si è lasciato credere che si era trovato un denaturante tale da poter distinguere la benzina ad uso industriale dalla benzina ad uso esclusivamente automobilistico, in modo da identificarla nelle voci doganali e farla beneficiare della riduzione.

Presso il Touring Club Italiano si è costituito coll'ausilio dell'A. C. M. una Commissione, che si è messa a disposizione del Ministero; ma da quattro mesi a questa parte nessuna risposta si è più avuta alle richieste della Commissione per metterla in grado di effettuare gli esperimenti.

Si potrebbe domandare se eventualmente la buona volontà di un Ministro sia stata frustrata dal suo Ministero o se tutti insieme, Ministro, Touring, Automobile Club, e, quel che più conta, l'industria, sieno tenuti a bada in una questione che il momento attuale dimostra della massima urgenza.

Ora le fabbriche torinesi di automobili si sono riunite in Comitato ed intendono agire energicamente. Esse si sono rivolte al Touring per l'appoggio suo nazionale e per la propaganda parlamentare, ed il Touring ha accolto questa azione accordando tutto il suo appoggio nell'interesse dell'industria e di tutto il paese.

Ma un altro fatto gravissimo si è aggiunto a rendere assolutamente critica la situazione dell'Italia. La benzina aumenta enormemente di prezzo all'estero. L'anno scorso le quotazioni estere per la benzina a 695-700 si aggiravano a L. 25-26 al quintale: oggi le raffinerie estere senza indicare la gradazione, ma col solo titolo " Benzina atta per automobili„ ciò che nasconde una densità di oltre 700 gradi, esigono la bellezza di fr. 47-48 al quintale, che, aggiunti ai 48 franchi di dazio, fanno L. 96, ma L. 96, presa alla raffineria, perchè vi sono poi altre cause di elevazione di prezzo, come il nolo delle cisterne, l'evaporazione durante il viaggio ed il travaso, il trasporto della merce dal grossista al dettagliante, il ritorno del fusto, che si possono ben calcolare a 7 od 8 lire al quintale. Cosicchè aggiuntevi tutte le spese e gli utili dal grossista al dettagliante, noi verremo a pagare nel 1907 la benzina L. 130 al quintale, quando non si esigerà di più per condizioni locali di trasporto e dazi comunali, ecc. Una vera carestia! L'aumento del prezzo della benzina delle raffinerie estere ha impressionato gravemente l'industria e gli enti automobilistici delle altre nazioni. Sa per esempio il nostro governo che in Austria c'è una grave agitazione contro quella amministrazione doganale, solamente perchè si paga la benzina cent. 48 al chg., e si ritiene ciò esiziale agli interessi dell'industria e del paese? Sanno per esempio i nostri Ministeri delle Finanze, degli Esteri e del Tesoro che in Austria sarà prossima l'applicazione di un *dazio di uscita* della benzina di 11 franchi al quintale, di maniera che noi italiani che non abbiamo produzione nazionale e che dall'Austria importiamo notevolmente, dovremo assoggettarci al maggior prezzo derivante da questo dazio di protezione dei consumatori austriaci? E quindi pagheremo la benzina a L. 1,31, ciò che in Austria si trova esorbitante a L. 0,48?

L'*Allegemeine Automobil Zeitung di Vienna* nel sostenere simile azione di quegli automobilisti contro il rincaro della benzina, scrive che l'argomento " Gli Automobilisti sono gente ricca „ non ha più valore da molto tempo, perchè anche tra gli automobilisti vi sono delle persone appartenenti ad altri ceti, medici, industriali, commercianti, agenti, ecc., per i quali l'automobile serve alla professione, e che devono pertanto fare i conti col centesimo per quello che si riferisce alla manutenzione della loro macchina.

L'*Allegemeine Automobil Zeitung* continua affermando che l'Austria è rimasta indietro nei rispetti dell'automobilismo pratico. E quello è il paese da dove vengono a noi le vetturette, le trivetturette, i tricars, le motociclette: nel paese dove l'automobile per il trasporto dei grossi pesi, per la consegna delle merci e per i trasporti in comune è diffusissimo.

Noi del Touring crediamo che i migliori alleati nostri e del Comitato delle fabbriche torinesi contro il Governo dovrebbero essere gli stessi Ministeri delle Poste, dei Lavori Pubblici, della Guerra, dell'Agricoltura, Industria e Commercio. O come mai in Italia si stanziano 500 000 lire per sussidi ad imprese di trasporti pubblici, quando si mantiene un dazio proibitivo, e per il quale appunto sono sino ad ora falliti tutti o quasi tutti i tentativi di trasporti pubblici con automobili? E perchè mai si studia di fare assumere gli automobili per i servizi complementari delle ferrovie o per i trasporti postali, quando il dazio sulla benzina viene mantenuto tale da rendere inattuabili gli esercizi ed impossibile in Italia l'industria per la costruzione dei camions e degli omnibus?

Ed il Ministero della Guerra che fa una legge per requisire le automobili (palliativo per controbilanciare l'energica ed efficace azione dei governi esteri per assicurarsi una forte economia di trasporto ed un ben più regolare e rapido servizio di rifornimento col mezzo di furgoni e di camions), non trova nell'azione del Ministero delle Finanze e del Tesoro la vera ragione dell'impossibilità di un rimodernamento efficace dei servizi attuali di comunicazione?

Ed il nostro Ministero dell'Industria non trova che l'Italia che pure si è fatta molto onore *sportivamente* nel campo automobilistico, è impossibilitata, pel fatto del dazio sulla benzina a sostenere la concorrenza estera nella questione della costruzione delle vetture, non solo, ma è privata, pel fatto dello stesso Governo, della possibilità di dare un maggior sviluppo alle piccole industrie col mezzo della applicazione di motori fissi a benzina al disotto di dieci cavalli? Non trova che si proibisce in Italia di collaborare a un incremento di fecondità delle nostre terre con quelle sane e moderne applicazioni della meccanica automobile agli utensili di lavoro ed ai trasporti dei prodotti, che formano la vera ragione della ricchezza dell'America agricola? Ecco perchè diciamo che il Governo è contro lo Stato, e saremmo a dire l'industria contro l'industria, perchè più sollecita dovrebbe essere l'industria residente fuori Torino ad unirsi all'azione del Comitato delle fabbriche torinesi per farne un grande Comitato nazionale per un energico sforzo nel nome degli interessi generali dell'industria e del paese.

Ecco perchè diciamo *uniamoci*, e veramente questo appello noi rivolgiamo anche ai Ministri dei LL. PP., dell'A. I. C., delle Poste, della Guerra, anche alla Direzione delle Ferrovie, perchè comprendano che sarà esiziale agli interessi che essi rappresentano ed ai grandi servizi che loro sono affidati dalla nazione, la loro connivenza continuata con le Finanze ed il Tesoro imprevidenti!

E dire che già in Inghilterra e in Germania i Governi si preoccupano già del dominio aereo!

L'ultima moda nell'automobilismo invernale.

Quarta Esposizione Internazionale d' Automobili

Torino 1907. — Dal 16 febbraio al 3 marzo.

Pianta dell' Esposizione ed elenco degli Espositori.

1. Minimax (Estintori per Automobili) via Giulini, 6, Milano.
2. *La Stampa Sportiva* (Giornale illustrato settimanale) via Davide Bertolotti, 1, Torino.
3. Simonis & C. (Placche incise per Automobili) via S. Eufemia, 23, Milano.
4. Bellosi L. (Fabbrica clichès) corso Napoli, 14, Torino.
5. Società Meccanica Italo Ginevrina (Motori per biciclette), via Bogino, 9, Torino. (Ing. Puma rappresentante).
5. Zena (Fabbrica Automobili) Società anonima, via XX Settembre, 1, Genova.
7. Fabbre & Gagliardi (Accessori per Automobili) Milano.
8. Società An. " La CO^2 „ (Elevatore pneumatico per benzina), via Ormea, 34, Torino.
9. *Lettura Sportiva* (Giornale illustrato settimanale) corso Vittorio Emanuele, 18, Milano.
10. Soldati Roberto (Rapp. Accessori per Autom.) via Ospedale, 17, Torino.
11. Società An. Taurus (Fabb. Carrozzerie, rapp. Aut.) via Circonvallazione, 12, Torino.
12. Pneumatici Michelin, corso Valentino, 37, Torino.
13. Pirelli & C. (Fabb. pneumatici) via ponte Seveso, Milano.
14. **Touring Club Italiano**, via Monte Napoleone, 14, Milano.
15. Soc. An. industrie Metallurgiche (Getti stampati, fucinati, fusi in acciaio e ghisa malleabile) barriera di Milano, Torino.
16. Junior (Fabb. Torinese Autom.) corso Massimo d'Azeglio, 56, Torino.
17. Itala (Fabbrica Automobili) barriera di Orbassano, Torino.
18. Fabbrica di Automobili, Cicli Lux, corso Valentino, 2, Torino.
19. Fabbrica Automobili e Velocipedi E. Bianchi & C., via Nino Bixio, Milano.
20. Momo F. (Rappresentanza Aut. Gladiator e Clement) Foro Bonaparte, 26, Milano.
21. Fabbrica italiana Automobili Marchand, Piacenza.
22. Aut. De Vecchi Strada & C., via Peschiera, 2, Milano.
23. Società anonima Garages, Carrozzeria Automobili Alessio, via Orto Botanico, 19, Torino.
24. Fabbrica di Automobili Florentia, viale in Curva, 15, Firenze.
25. Fides (Fabbrica Automobili marca Brasier) via Tritone, 36, Roma. Officina via Monginevro, Torino.
26. Aquila Italiana (Fabbrica di Autom.), via Bonsignore, 9, Torino.
27. Società Italiana Automobili Elettrici Gallia, corso Vittorio Emanuele, 9, Torino.
28. Società Automobili brevetti Fiat, via Cuneo, 17, Torino.
29. Garages riuniti Fiat, Alberti, Storero, corso Massimo d'Azeglio, 16, Torino.
30. Fiat, Fabbrica italiana Automobili, Torino, corso Dante, 35.
31. Società anonima Fabbre Gagliardi (Agenzia Automobili Diatto A. Clement, Fides, Isotta Fraschini) Milano, piazza Macello. Torino, corso Re Umberto, 62-64.
32. Fabbrica Automobili Padus, via Freyus, Torino. Sede provvisoria via Ottolengo, 150.
33. Società anonima Carrozzeria Italiana Locati & Torretta, Barriera di Nizza, Torino.
34. Ing. F. G. Paradis (Agenzia Automobili Berliet, Lione) via S. Lorenzo, 23, Genova.
35. Officine di Sesto S. Giovanni, già Camona Giussani, Turinelli & C. (Automobili Ausonia) Sesto S. Giovanni, Milano.
36. Società Ceirano Automobili Scat, via Madama Cristina, 66, Torino.
37. Spa, Società Piemontese Automobili Ansaldi Ceirano, via Avigliana, 23, Torino.
38. Società Automobili Diatto A. Clement, via Freyus, Torino.
39. San Giorgio, Società anonima italiana per la costruzione di Automobili, via Balbi, 7, Genova.
40. Società anon. italiana Peugeot Croizat, via Borgone, 4, Torino.
41. Società torinese Automobili Rapid, Barriera di Nizza, 154, Torino.
42. Rochet & Schneider Limited Chemin Feuillat, 57-59, Lione.
43. Società anonima Officina De Luca Daimler per Costruzioni meccaniche ed Automobili, Napoli.
44. Fram Società anonima Ligure Romana per la fabbricazione di rotabili, avantreni, motori, via Carlo Felice, 7, Genova.
45. Officine Turkheimer per Automobili e Velocipedi, via Lambro, 4 Milano.
46. Società Ing. Roberto Züst, via Borgognone, Milano.
47. Fabbrica Automobili Standard, corso Siccardi, 20. Officine viale Stupinigi, Torino.
48. Soc. Italiana Autom. Krieger, Corso Regina Margherita, 46, Torino.
49. Flag Fabb. Ligure di Autom., Piazza Corvetto, 2, Genova.
50. Fabb. Autom. Isotta Fraschini, Viale Monterosa, 79, Milano.
51. Soc. Autom. Lombarda Esperia, Bergamo.
52. La Serpollet Italiana Fabb. Autom. a Vapore, Via Bernina, Milano

53. Soc. Italiana Autom. Darracq, Milano, Sede provvisoria Via Massena 20, Torino
54. Garage Marquart (Agenzia Autom. Delaunay Belleville, Helbé Marquart Pneumatici Jenatzi Antiderapants Desclee, Catene Renaud) Via Francesco Melzi 23, Milano.
55. Garage Squaglia (Agenzia Autom. S. Giorgio Napier La Buire) Piazza Marsala 2, Genova.
56. Hermes Soc. Ital. Autom. Officine in Napoli, Direzione Corso Umberto I 374, Roma.
57. Pneumatici Continental Torino, Corso Dante, Milano Via A. Manzoni.
58. Fratelli C. G Picena (Agenzia Autom. Peugeot Croizat) Motociclette accessori in genere, Corso Princ. Oddone, Torino.
59. Tocanier & C. (Indus. Autom.) Via Genova 27, Milano.
60. Fabb. Torinese di Carrozzerie già Rossi Bussolotti & C., Via Moretta, Torino.
61. Ing L. D. Pistori (Acciai Rud. Chillingworth di Norimberga) Via Angelo Fumagalli 1, Milano.
62. Fabb. Autom. e Cicli Lux (Biciclette, Tricars, accessori) Corso Valentino 2, Torino.
63. A. Monsello (Olii Stern. Sonnerborn) Via Alfieri 7, Torino.
64. Rejna Zanardini (Soc. An. Fari e Fanali) Bastioni Magenta 39, Milano.
65. Fabb. Mol e ed accessori per rotabili, Via Moncalieri 17, Torino.
66. Agostino Balagna e C. (Radiatori Cenisio) Via Madama Cristina 107, Torino.
67. Ing. Carlo Bussi (Studio tecnico industriale) Via Abbondio Sangiorgio 8, Milano.
68. Pneumatici Peters Union, Foro Bonaparte 79, Milano.
69. Soc. De Givanna e C. (Fabb. di Lime), Varzo (Sempione).
70. E. Hirschgartner (Manufatture di Caoutchouc Metzeler di Monaco) Corso Oporto 36, Torino.
71. Pietro Ferrero e C. (Acciai Giorgio Fischer di Sciaffusa) Corso Oporto 1, Torino.
72. Rivista *l'Automobile* (Giornale illustrato settimanale), Via Aurelio Saffi, 12, Milano.
73. Durio Giacomo (Copertoni in cuoio per le ruote degli Automobili) Madonna di Campagna, Torino.
74. Officine S. Giorgio, (Magneti, oliatori, radiatori), Via Esposizione 2, Torino.
75. Società Atretos, (Imperforabili per accidenti stradali delle gomme) Corso P. Nuova 34, Milano.
76. Incerti Roberto e C. (cuscinetti a sfere) Via Marocchetti 34, Torino.
77. Magazzeni Raccordati e Industrie diverse (accessori in genere), Milano, Rapp. D. Filogamo, Torino.
78. Hanzen Frères (valvole, bullone, dadi ecc.) Petit Ivry, Rappresentante D. Filogamo, Torino.
79. Chaine Darbilly (catene per Autom.) Parigi, Rapp. D. Filogamo, Torino.
80-81. L. Cretin Billet (Occhiali per Autom.) Morez du Jura Rappresentante D. Filogamo, Torino.
82-83. D. Filogamo e C. (Accessori per Autom.) Via dei Mille 24, Torino.
84. Bougie Luthi, Parigi (Rapp. Filogamo).
85. Bougie Pognon Ltd., Londra (idem).
86. Soc. l'Oleo (Bougies Voltometri, orologi, ecc.) Brigi, (idem).
87-88. Denes e Friedmann (Magneti, cuscinetti a sfere), Milano.
89. Henri Contet (Accessori in genere) Via Stella 10, Milano.
90. Martellerie Industriali Autom. e Carrozzerie, Via Cellini 36, Torino.
91. Fleming e C. (Fascie, Gomme, accessori) Parigi, Rapp. Filogamo.
92. A. Giesselmann e C. (Aspiratori per la polvere), Via Pio V, 3, Torino.
93. Gaia Garrone e C. (Fonderia cilindri Autom.) Corso Re Umberto 58, Torino.
94. G. Pasteur e C. (Pneumatici) via XX Settembre, 1, Genova.
95. Giuntini e C. (Fascioni per Automobili Brevettati), via Ricasoli, 82, Firenze.
96. Anselmi dott. Ernesto (Riparatori per Autom.) Ufficio di igiene, Viterbo.
97. Strola Giovanni (accessori per Autom.) via Vanchiglia, 55-16.
98. Desiderio Righini (Abbigliamenti Sport) via Roma, 2, Torino.
99. Manifatture F. N. Acconciamessa (Abbigliamenti Sportivi) via Cavour, 12, Torino.
100. Officine di Netro già G. B. Rubino (Pezzi lavorati per Autom.) Netro.
101. Fausto e Pietro fratelli Carello (Fari e Fanali) via Bertholet, 12, Torino.
102. Ing. A Faccioli (Radiatori) via Torino, 7 *bis*, Torino.
103. Feroldi Enrico (Radiatori) via Amedeo Avogadro, 6, Torino.
104. G. B. Savand (pezzi lavorati per Autom.) via Lanzo, 40, Torino.
105. Gobbi dott. Carlo (Chassis elastico) via Madama Cristina, 78, Torino.
106. Oleum (Lubrificanti) Galleria Nazionale, Torino. — Ing. Troubetzkoy (Fanali e Fari) via Mario Pagano, 42, Milano.
107. Forni termo-elettrici Stassano (Getti in acciaio) via Arsenale, 7, Torino.
108. G. G. Maggini (etichette per Autom.) via Borgogna, 8, Milano.
109. Enrico Branchi (Accessori in genere) via S. Paolo, 1, Milano.
110. Fonderie Poccardi (Pezzi lavorati per Autom.) via Ponte Mosca, Torino.
111. Heinz e C. (Accumulatori) Levallois Peret.
112. Rossi Potron (Accessori per Carrozzerie) via Valperga Caluso, 22, Torino.
113. Checcio cav. R. (Strofinacci) corso Vinzaglio, 7, Torino.
114. Duderstad J. (Accessori per Carrozzerie) Esslingen.
115. L'Italiana (Assicurazioni) via XX settembre, 54, Torino.
116. Rosemberge Sellier (Pubblicazioni Automobilistiche) via Maria Vittoria, 18, Torino.
117. Venerdì della Contessa (Pubblicazione trimestrale) via XX Settembre, 62, Torino.
118. G. Romano (Modelli e disegni per Canotti) Spiaggia della Marinella, Napoli.
118 *bis*. Tipografia Teatrale, via Carlo Alberto, 22, Torino.
119. E Reinach e B. (Oleoblitz) via Lario, 90, Milano.
120. Soc. Ital. Cerchioni Smontabili per Aut., via Gesù, 12, Milano.
121. A. Sudre Fils (Cornette) Glignancourt, 17, Parigi.
122. A. Boas Rodriguez e C. (Fari e Fanali) Boulevard de Garonne, Parigi.
123. Fonderie di Puteaux.
124. Ferrari e C. (Autom. Ford) via Ponte Seveso, 6, Milano.
125. Giachetti (Autom. Acne) via Superga 21, Torino.
126. Garage Trinacria (Automobili Pilan) via Melzi, 5, Milano.
127. Orion Garage (Autom. Orion) via Vincenzo Monti, 3, Milano.
128. C. Castagna e C. (Carrozzerie) via Montevideo, 19, Milano.
129. Fabb. Autom. Siena (Toscana) Fast piazza Cavour, 17, Siena.
130. Soc. An. Marengo (Fabb. Autom.) via XX Settembre, 21, Genova.
131. Soc. Ann. Rancati (Magneti) via Tortona, 20, Milano.
132. Moto Club (Motociclette, Peugeot, Borgo, Türkheimer, Primus e Adler) via Massena, 22, Torino.
133 Ernesti e Grisi (Macchine e utensili) via Senato, 34, Milano.
134. Prati Secondo (Rapp. Accessori) via Carlo Alberto, 32, Milano.
134 *bis*. Ferretti Alfredo (Parti ed accessori di Autom.) via dei Fiori, 151, Torino.
135. Seren Rosso G. B. (Chassis) corso Firenze, 17, Torino.
135 *bis*. Daolin H. (Manometri registratori, regolatori, ecc.) piazza dell'Abbondanza, 1, Lione.
136. Carpignano G. (Motociclette F. N.) via dei Fiori, 56, Torino.
137. Soc. An. Corrado Frera e C. (Motociclette, vetturette ed accessori) via Carlo Alberto, 33, Milano.
138. Bini Guido e C. (Forniture per Autom. Carrozz., ecc.) via Pantano, 4, Milano.
139. Carrozzeria Lombarda (Autom. e Vetture) Francesco Belloni, Via Ponte Seveso, 37, Milano.
140. Lange K. (Pneumatici, Radiatori) Via della Spiga, 22, Milano.
141. Manifatture Martiny (Pneum. Le Gaulois) Via Pietro Micca, 5, Torino.
142. Courtial P. (Punzonatrici, Chiavi) Via Sacchi, 48, Torino.
143. Società Italiana per la fabbricazione Fari e Fanali A. Scaglia & C. Via Felice Bellotti, 15, Milano.
144. Borchi R. (Radiatori Megevet) Corso Re Umberto, 38, Torino.
145. Becchis & C. (Accessori) Via Baretti, 18, Torino.
146. The Dunlop Pneumatic Tyre, Via Sirtori, 1, Milano.
147. Società Lombarda Vetture Autom. (Salva), Via S. Primo, 10, Milano.
148. Società Anonima per la costruzione di Autoscafi Fiat-Muggiano, Spezia.
149. Manifatture Martiny (Abbigliamenti) Via P. Micca, 5, Torino.
150. Ducco Giovanni (Segnalatore per Pneumatici Piros) Via Villa della Regina, 20, Torino.
151. Schenone Emanuele (Utensili per fabbrica Automobili) Via Nizza, 23, Torino.
152. Bonzi e Marchi (Pneumatici Polach) Via Cappellari, 9. Milano.
153. A. Rejna Società Anonima per la Fornitura alle Industrie dell'Automobile, della Carrozzeria e Selleria Milano — Torino, Via S. Massimo, 43.
154 Fabbrica Ital. Recipienti inesplodibili, via Sacchi, 26, Torino.
155. Hensemberger Giovanni (Accumulatori elettrici) Monza.
156. Ingg Monnet & Rostain (Pezzi fusi accessori per automobili) Via XX Settembre 11, Torino.
157. Delleani Ing. A. (Radiatore Artic) Via Moncalieri, 12, Torino.
158-159. Losano G. (Acciai Crefelder) Via Arcives. 10, Torino.
160. Ricchiardone V. (Coperture, Fanali), Via Cibrario, 10, Torino.
161. Società Anonima Stabilit (Ardesia Armata) Corso Francia 28, Torino.
162. Garassino Giovanni (Accumulatore) Via Artisti, 34, Torino.
163. Monaco Gaspare (Motore a 4 cilindri) Busto Arsizio.
164. Tondini e C. (Carrozzeria per aut.) Via Nizza, 94-96, Torino.

Sempre la riduzione della tassa sulle biciclette.

Non come un tentativo, che pur essendo encomiabile, presenta esito dubbio, ma come mezzo sicuro, il Touring Club Italiano ha considerato sin dal suo inizio, l'agitazione promossa in favore della riduzione della tassa.

La somma di energie racchiusa nell'appoggio dei suoi 56 000 soci e la equità non solo morale, ma anche vantaggiosa alla stessa economia pubblica, della causa assuntasi gli porgono mezzi efficaci di riuscita. Infatti l'esito, tutt'ora parziale, del *referendum* affidato alla solerzia consueta dei suoi Consoli sta a provare come il principio della riduzione vagheggiata sia in massima adottato dai nostri uomini politici.

Le risposte avute pel *referendum*, assicurano largo appoggio da parte degli onorevoli Deputati, ma in una questione interessante così da vicino l'industria e l'economia nazionale, non è eccessivo aspirare all'unanimità.

Occorre perciò tener viva l'agitazione, giova assecondare, dirigere anzi, la corrente di simpatia lusinghiera che andò formandosi per l'iniziativa. E' indispensabile assicurare con una maggioranza assoluta di voti, l'approvazione del progetto di riduzione che abbiamo fiducia verrà presentato alla Camera dei Deputati discutendosi il bilancio delle Finanze.

Malgrado l'importanza vitale della questione parecchi consoli non hanno ancora risposto ai reiterati inviti loro rivolti in questi ultimi tempi.

Ad essi, quindi, in modo particolare, ed a quanti nei centri ove l'associazione non fosse ancora rappresentata, hanno mezzo di spendere presso il Deputato una buona parola, e di interporre i loro uffici in favore della riduzione, oggi la Direzione del Touring rivolge un pressante invito perchè vogliano farlo colla maggior sollecitudine, in quanto le vacanze attuali parlamentari ne offrono loro l'opportuno mezzo.

All'elenco di adesioni pervenute e pubblicate in passati numeri della *Rivista* facciamo di buon grado seguire quest'altro nella fiducia possa servire di esempio e di incitamento ai ritardatari. Anche recentemente l'onorevole Pompeo Molmenti in occasione d'una sua visita alla sede sociale volle esprimere la sua personale simpatia per l'iniziativa del Touring.

Risposero ancora:

Abozzi di Sassari, Agnini di Mirandola, Alessio di Padova, Antolisei di Macerata, Arnaboldi-Cazzaniga di Cantù, Astengo di Savona, Baccelli dott. Alfredo di Tivoli, Barzilai di Roma, Basetti di Castelnuovo nei Monti, Bertesi di Carpi, Bertetti di Ciriè, Bertolini di Montebelluna, Bianchini di Treviso, Bottacchi di Biandrate, Buccelli Vittorio di Nizza Monferrato, Cameroni di Treviglio, Canevari di Viterbo, Carboni Boy di Oristano, Carcano di Como, Carugati di Zogno, Cavagnari di Rapallo, Celesia di Vegliasco di Albenga, Ciccarelli di Atripalda, Ciccarone di Vasto, Conti di Sora, Cortese di Cairo Montenotte, Costa di Imola, Da Como di Lonato, D'Alife di Rossano, Danieli di Tregnago, De Asarta di Palmanova, De Riesis di Città Sant'Angelo, Di Saluzzo di Saluzzo, Fabri di Bettola, Facta di Pinerolo, Falletti di Villafalletto di Fossano, Fazzi di Lecce, Fera di Rogliano, Fradeletto di Venezia, Franchetti di Città di Castello, Francica-Nava di Siracusa, Galimberti di Cuneo, Galli di Chioggia, Gallino di Pontedecimo, Galluppi di Civitavecchia, Gucci-Boschi di Faenza, Libertini di San Marco di Augusta, Mantovani di Mantova, Masini di Empoli, Gaetani di Laurenzana di Piedimonte d'Alife, Massimini di Leno, Masselli di San Severo, Meardi di Voghera, Mira di Milano, Molmenti di Salò, Monti-Guarnieri di Senigallia, Negri De Salvi di Marostica, Nuvoloni di Porto Maurizio, Odorico di Spilimbergo, Pasqualino Vassallo di Terranova di Sicilia, Podestà di Oleggio, Raccuini di Rieti, Raineri di Piacenza, Rampoldi di Pavia, Rizzetti di Varallo, Rizzo di Oderzo, Rovasenda di Borgo San Dalmazzo, Sacchi di Cremona, Saporito di Castelvetrano, Scalini di Appiano, Sesia di Chivasso, Sola-Cabiati di Gorgonzola, Soulier di Bricherasio, Spada di Cosenza, Teodori di Ascoli Piceno, Teso di Vicenza, Testasecca di Caltanisetta, Niccolini di Ferrara, Turco di Cassano Jonio, Valeri di Osimo, Valle di Tolmezzo, Vecchini di Ancona, Vendramini di Bassano Veneto, Tanari di Castelmaggiore, Ridola di Matera, Carnazza di Catania, Stoppato di Montagnana, Donati di Lonigo, Carmine di Vimercate, Gallina di Abbiategrasso, Ruspoli di Roma, Credaro di Sondrio, Quistini di Iseo, Masciantonio di Gessopalena, Valli di Landinara, De Michetti di Teramo, Pastore di Castiglione delle Stiviere, Queirolo di Pisa, Solimbergo di Udine, Morelli Enrico di Santa Maria Capua Vetere, Turco Alessandro di Spezzano Albanese, Ciartroso di Savigliano, Falcioni di Domodossola, Ballarini di Budrio, Falaschi di Siena, Santamaria di Caserta, Domenico Tinozzi di Penne, Angiolini di Prato, Turbiglio di Cento, Morando di Chiari, Fulci di Milazzo, Vicini di Sassuolo, Rubini di Menaggio, Benaglio di Martinengo, Giordano Apostoli di Alghero, Emilio Bianchi di Lari, Bentini di Castelmaggiore, Basetti di Castelnuovo ai Monti, Berio di Oneglia, Bianchini di Treviso, Boselli di Avigliana, Bottacchi di Biandrate, Bracci-Testasecca di Orvieto, Calissano di Alba, Calleri di Ceva, Calvi di Valenza, Campi di Cuggiono, Cassuto di Livorno, Castiglioni di Breno, Carugati di Zogno, Centurini di Terni, Credaro di Tirano, Matteucci di Lucca, Pilacci di Montalcino, Toaldi di Schio, Vitali di Nola, Vetroni di Avellino, Bettole di Recco, Maraini Emilio di Legnago, Gen. Pistoia di Casalmaggiore, Guerritore Broya di Nocera Inferiore, Di Stefano di Palermo, Giuseppe Sanarelli di Bibbiena, Vallone di Maglie, Valentino di Caulonia.

A tutto il 15 Gennaio non avevano risposto i Consolati di:

Ar ano di Puglia, Acireale, Acqui, Agnone, Atri, Alcamo, Aquila, Bari, Bardolino, Belluno, Biella, Bojano, Borgomanero, Borgo a Mozzano, Bozzolo, Borgotaro, Badia Polesine, Castrovillari, Castrogiovanni, Caluso, Cassino, Ceccano, Cesena, Carignola, Comacchio, Chieti, Correggio, Cividale, Chiaravalle, Cuorgnè, Fano, Fermo, Frosinone, Gallarate, Gavirate, Girgenti, Gonzaga, Isola della Scala, Lecco, Lucera, Minervino Murge, Montevarchi, Melegnano, Modica, Marsala, Melfi, Nuoro, Nicosia, Ostiglia, Ozieri, Ostuni, Ortona a Mare, Palma, Potenza, Pontassieve, Popoli, Pozzuoli, Pontremoli, Pordenone, Portogruaro, Partinico, Pontedera, Stradella, Sessa Aurunca, S. Angelo dei Lombardi, S. Benedetto al Tronto, S. Daniele del Friuli, S. Nazaro dei Burgondi, S. Nicandro, S. Miniato, Santhià, Spoleto Recanati, Riccia, Rimini, Varese, Valdagno Verolanuova, Volterra, Voltri, Villanova d'Asti, Vicopisano, Vittorio, Tortona.

Un concorso di biciclette a motore.

L'*Auto*, il quotidiano sportivo francese, organizzerà nel 1907 un concorso di biciclette a motore, inteso a dimostrare la praticità di questo mezzo di locomozione che rappresenta l'anello di congiunzione tra la bicicletta e il motociclo, raccogliendo dell'una e dell'altro i vantaggi ed evitandone (turisticamente parlando) i difetti.

Ne riparleremo.

Casalbuttano.

I soci del Touring di questo consolato (facenti anche parte della locale Società Sport che conta 150 soci) hanno stabilito di fare nel p. v. maggio una gita ciclistica coll'itinerario Casalbuttano-Genova-S. Remo-Montecarlo e Nizza e ritorno.

La fanfara ciclistica accompagnerà i soci in questa gita, che avrà la durata di giorni otto. Già 50 sono i soci inscritti, e senza dubbio prima del maggio arriveranno all'ottantina.

Basta il semplice annuncio, ed il sapere che la gita sarà organizzata dal signor Gino Usuelli per garantire che essa riuscirà, come tutte quelle che la hanno preceduta, cioè ottimamente, chè infatti tutti sanno che quella di Casalbuttano si è sempre presentata come una squadra ciclistico-turistica modello.

In questa rubrica vengono annunciati *tutti i libri che ci sono spediti in* **un solo esemplare**, *e si fa un cenno di quelli spediti* **in due esemplari**. *Di questi (secondo l'uso di tutte le riviste, periodici, giornali) uno resta alla* **Biblioteca del Touring**, *e l'altro alla persona a cui viene affidata la recensione.*

Ricordiamo ad autori ed editori che la nostra Rivista *viene pubblicata in 75 000 esemplari, distribuiti regolarmente e mensilmente in tutta Italia e nelle colonie italiane all'estero, e che rappresenta perciò un prezioso e possente mezzo di reclame.*

A. Venturi. *Storia dell'arte italiana;* Milano, Ulrico Hoepli, 1907 (vol. V, pag. 1093; 818 incisioni; L. 30).

A quanti amano le belle arti, a tutti i turisti che girando l'Italia nostra desiderano vedere quanto in essa si deve conoscere ed ammirare nel campo artistico, diamo la lieta novella che dell'opera veramente monumentale del Venturi è uscito il *volume quinto*, il quale tratta della pittura del trecento e delle sue origini. Prese le mosse dalla pittura su tavola nel secolo XIII, l'autore viene a parlare di Guido da Siena, di Coppo di Marcovaldo e di Cimabue, per passare poi agli affreschi ed a Giotto, al quale sono dedicate forse 200 pagine e del quale sono riprodotte tutte le opere conosciute. Detto della scuola di Giotto, dell'arte pittorica a Siena, e dei pittori di tutte le altre regioni d'Italia, il Venturi tratta infine della miniatura nel trecento, dei ricami, stoffe, tappezzerie, tovaglierie, smalti, vetrate, vetri dorati, e primordi della ceramica dipinta. Dell'opera del Venturi uscirà entro la prossima estate il sesto volume, che tratterà della scultura nel Quattrocento; e per esaurire quel secolo occorreranno altri cinque volumi.

G. Fumagalli. *Almanacco Italiano;* Firenze, B. Bemporad, 1906 (pag. 712).

E' giunto al suo dodicesimo anno questo *Almanacco* (diretto e compilato dal prof. G. Fumagalli, bibliotecario di Brera), che è ormai divenuto una piccola istituzione nazionale, e di cui nessuno studioso può fare a meno. Il volume (stampato a carattere fittissimo, a due colonne, con 800 figure nel testo, 46 tavole in nero ed una a colori) è una piccola enciclopedia popolare della vita pratica ed un annuario diplomatico amministrativo e statistico; e si occupa di tutto, dall'apicoltura alle arti belle, dall'astronomia alla stenografia, dalla medicina alla religione, e non dimentica lo *sport* ed il turismo, che anzi di automobilismo, pattinaggio, luge, toboggam, bobsleigh, e di altri divertimenti sportivi si occupa largamente. Notevoli sono pure gli articoli del prof. Gottardo Garollo sull'Italia, del prof. Gianotti sui santuari celebri d'Italia, del prof. Gigli sulle rôcche di Romagna.

Correvon-Vaccari. *Flora alpina tascabile per i turisti delle Alpi e degli Appennini;* Torino, Carlo Clausen, 1907 (legata; pag. 200 con 193 tavole colorate; L. 6,50).

E' questa la seconda edizione italiana della *Flora Alpine de Poche* di H. Correvon, interamente modificata ed accresciuta dal prof. Lino Vaccari (del R. Liceo di Tivoli), il quale alle tavole a colori e relative spiegazioni fa precedere un trattatello sulle piante alpine, assai interessante, e scritto con grande chiarezza, tanto da renderne accessibile il contenuto anche a qualsiasi profano. Vorremmo che tutti gli alpinisti portassero nelle loro gite in saccoccia questo volumetto, che servirebbe a far loro conoscere i graziosi ed innumerevoli fiorellini che incontrano nelle loro salite. Il volume è chiuso dal vocabolario dei termini scientifici dei quali si fa uso in questa flora, e dall'indice alfabetico dei nomi latini delle piante ricordate in questo volume, delle quali si danno però anche tutti i nomi volgari.

Ermanno Giglio-Tos. *Tra le farfalle;* Torino, Carlo Clausen, 1906 (pag. 596 comprese 54 tavole a colori).

Il dott. Ermanno Giglio-Tos (professore di zoologia e di anatomia e fisiologia comparate nella R. Università di Cagliari) ha voluto con questo volume-album offrire ai principianti e dilettanti una guida alla conoscenza e determinazione dei principali macrolepidotteri nostrani. Nello spiegare le tavole messe a sua disposizione dall'editore, l'autore si servì in parecchi casi delle tavole dicotomiche proposte dal Martin; ma in altri dovette scostarsene, per fondare le tavole dicotomiche di questo volume sempre su caratteri facili e vistosi, per quanto oggidì un po' decaduti nel valore scientifico già loro attribuito nei tempi passati. Delle specie è data una descrizione la più breve possibile; ma di quelle figurate è omesso, per maggior brevità, di solito essendo la figura sufficiente a farle riconoscere. Alla determinazione dei lepidotteri precedono alcune pagine sulle loro generalità, caccia e preparazione.

Biasutti, Bortolotti, ecc. *Piccola Guida illustrata di Tricesimo;* Udine, Tip. del Patronato, 1906 (pag. 32; cent. 40).

Nell'occasione in cui a Tricesimo (provincia di Udine. a pochi chilometri dal confine austriaco) si inaugurò, nello scorso ottobre, un'Esposizione Agricola per i mandamenti di Tarcento e Cividale, alcuni signori (Biasutti, Bortolotti, Carnelutti, Costantini, Ellero, Martinuzzi, Sbelz, Gerussi) si unirono nell'intento di compilare questa guida. Essa è stampata elegantemente e con buone illustrazioni, e contiene notizie interessanti; ma si nota in essa un po' di quello squilibrio che è inevitabile quando (com'è ora di moda, cattiva moda) una guida è compilata da varie persone, senza che ci sia fra esse chi ha il diritto ed il dovere di equilibrare, riassumere, fondere, tagliare, e disporre il materiale in modo logico e razionale. Mentre non possiamo non notare tale errore di cattivo metodo che si va generalizzando, salutiamo con piacere questa nuova pietra portata alla costruzione della *Guida d'Italia*.

A. Berthier. *Procédés d'allumage des moteurs à explosion;* Paris, H. Desforges, 1907 (pag. 150; fr. 2).

Il volumetto, dopo l'introduzione d'indole generale, passa in rassegna i varî metodi d'accensione dei motori. Nel testo sono intercalate 40 figure.

Rènè Champly. *Le moteur d'automobiles à la portée de tous,* Paris, H. Desforges (pag. 440 con 285 figure; Fr. 75,0).

La letteratura automobilistica s è arricchita di un eccellente volume, che tratta in modo facile, piano e completo dello studio dei motori per automobili, considerandoli fino nei minimi dettagli.

Non si tratta di un'opera tecnica e scientifica, ma della volgarizzazione vera e propria della costruzione e del funzionamento dei motori.

Merita sepciale attenzione il capitolo dell'accensione, che è trattata in maniera completa e quello relativo alle *pannes*, che sarà molto utile agli *chauffeurs*.

E. N. Campazzi. *Dinamometri;* Milano, Ulrico Hoepli, 1907 (pag. 273, L. 3).

Questo manuale è uno studio completo degli apparecchi per le misure delle forze e del lavoro da esse eseguito mentre agiscono lungo determinate traiettorie. Fatta la classificazione dei dinamometri, l'autore tratta dei meccanismi semplici che li compongono, cioè della molla che è l'organo principale, del meccanismo indicatore e di quello registratore; poi descrive tutti i principali tipi di dinamometri esistenti e spiega i diversi metodi che si adoperano per la taratura. Indi tratta del modo per calcolare i singoli elementi della forza media, del lavoro e della potenza dai dati forniti da un dinamometrografo. Il manuale si chiude con una nota sul contatore cronografico, sul tachimetro e sul dinamometro d'inerzia. In questi tempi in cui la maggior parte delle provincie ricerca le cause del deperimento delle strade per studiare gli opportuni rimedi, il libro dell'ing. Campazzi giunge in buon punto.

H. De Graffigny. *Le Tri-Car*; Paris, H. Desforges, 1907 (pag. 142; Fr. 2).

E' questo un piccolo manuale pratico (adorno di 26 figure nel testo) sulla scelta, uso, riparazioni dei principali tipi di motocicletta, e specialmente del *Tri-Car*, cioè della motocicletta a tre ruote, due davanti appaiate ed una di dietro.

Camillo Benevolo. *Manuale di stenografia sistema Gabelsberger-Noë;* Torino, presso l'autore via Nizza, 65, 1907 (pag. 232; L. 2,75).

Di questo manuale, assai lodato ed apprezzato, è apparsa ora la seconda edizione, riveduta ed ampliata, con numerosi esercizi intercalati.

Angelo Sullam. *Die Wirtschaftliche Entwiklung Italiens im Jahre* 1905; B. G. Teubner, Leipzig und Berlin, 1906.

Dopo alcune considerazioni generali, l'autore parla (riferendosi alle condizioni d'Italia nel 1905) dell'agricoltura, industria, commercio, banche, emigrazione, colonie, con grande copia di dati, tolti alle fonti più accreditate. Il dottor Sullam non trascura l'industria degli automobili, e toglie le relative notizie dall'*Annuario dell'Automobilismo* pubblicato dal Touring. La detta monografia è presentata da una prefazione di Ernst von Halle, direttore dell'*Jahrbuch der Waltwirschaft.*

Massimo Tedeschi. *Adattamento delle strade in relazione alla locomozione automobile;* Torino, Tip. Momo, 1906.

L'ing. Massimo Tedeschi ha pubblicato in opuscolo la sua relazione presentata al terzo congresso internazionale automobilistico di Milano.

B. Altichieri. *Tassa di Cura, Casino e Giuochi nelle stazioni idrominerali, climatiche e balnearie ;* San Remo, G. B. Biancheri, 1906 (pag. 30).

Le stazioni idrominerali, climatiche e balnearie italiane vanno progredendo ogni anno in proporzioni considerevoli. La presenza in un dato paese, per un dato periodo dell'anno, di una vera colonia, se ha portato dei benefici, ha portato pure degli obblighi ed oneri gravi, che non sono in proporzione nè coi benefici, nè alle risorse locali dai Municipi. Come e donde si ritrarranno i mezzi necessari a far fronte alle giuste pretese dei forestieri? E' più opportuno autorizzare i giuochi d'azzardo annessi ai Casini (che colle loro risorse possono soddisfare a tutte le esigenze della colonia), o l'imporre la *tassa di cura* o *di soggiorno* a tutti gli ospiti presenti? E' più opportuno autorizzare i giuochi, come in Francia, o la tassa di cura, come in Austria e Germania? E come possono progredire le stazioni d'Italia, dove non è permesso il giuoco e non è autorizzata la tassa di cura?

L'autore è favorevole alla tassa di cura, che crede di facile applicazione e d'indiscutibile ed immediata utilità; e vorrebbe che essa fosse imposta per legge, e che fosse obbligatoria per tutti i Comuni dichiarati stazioni di cura balneare, idrominerale o climatica.

Eugenio Boegan, *Le sorgenti d'Aurisina ;* Trieste, G. Caprin, 1906 (pag. 126).

Trieste è scarsamente provvista di acque correnti. All'infuori di deboli fili d'acqua, non tutti perenni (dei quali alcuni sgorgano lungo la costa marina, altri sui fianchi dei colli arenacei che si appoggiano al ciglione della Vena), non si annoverano entro il perimetro del territorio tergestino che tre corsi d'acqua di qualche entità : quello che defluisce dall'Acquedotto Teresiano di S. Giovanni in Guardiella ; il grosso fiume sotterraneo della grotta di Trebiciano ; e le polle d'Aurisina che scaturiscono nel mare sotto il Croce. Detto dell'Acquedotto di S. Giovanni e del Trebicino, l'autore passa a parlare diffusamente delle sorgenti d'Aurisina, e si diffonde sull'idrografia sotterranea e sui fenomeni del Carso, così interessanti per gli studiosi di Spleleologia. Il volume risulta dall'unione di vari articoli pubblicati dalla rassegna bimensile della *Società Alpina delle Giulie.*

Salvatore Romano. *Istituzioni Scolastiche Italiane a Tripoli di Barberia;* Palermo; tip. " Boccone del Povero ,,, 1906.

L'opuscolo (comunicazione fatta ai soci del Comitato Palermitano della Dante Alighieri) contiene notizie interessanti sulla colonia italiana di Tripoli, e conclude: " La Dante Alighieri, società patriottica e non politica, non mira che alla difesa e alla diffusione della nostra lingua. Vi cooperino a ciò massoni o frati, ebrei o cristiani poco importa. Nelle nostre scuole all'estero, sono paternamente accolti fanciulli e giovanetti di ogni nazionalità e di ogni religione. Quello che a noi grandemente importa è che tutti imparino che tra le civili nazioni europee, ve ne ha una, a nessuna altra seconda in civiltà, e di ogni altra più ricca di storia, e questa è l'*Italia* ,,.

Luigi Amaduzzi. *In bocca al lupo, scene di caccia;* Firenze, R. Bemporad, 1906 (pag. 164; L. 2).

Il noto cacciatore e letterato Luigi Amaduzzi unisce in questo volumetto alcuni suoi discorsi, racconti, bozzetti cinegetici che egli dedica *ai — commilitoni d'Italia — che sanno trovare — nell'esercizio della caccia — economia di vita — e motivo di educazione.*

Dal volumetto (che si legge con piacere anche dai profani) togliamo i seguenti aforismi :

— Il cacciatore nasce come nasce il poeta. — Il cacciatore uccide perchè è uomo e re; ama, uccide, vince e soffre. — Non la brama del conquistatore lo spinge sul teatro delle sue battaglie, ma l'amore dell'arte. — La caccia è fonte d'onestà, di carattere. — L'arte della caccia non ha nulla d'ignobile. — Chi insidia gli uccelli colla rete, col vischio, coi lacciuoli esercita un mestiere qualunque, un brutto mestiere. — Il vero cacciatore è un uomo veramente onesto. — I migliori soldati d'Italia furono i migliori cacciatori.

Il libro (al quale non mancano i versi) è adorno della riproduzione di fotografie del cav. Troilo e di acquarelli del pittore Perazzo e dell'autore.

Municipio di Ascoli Piceno. *Libro verde sul ricupero del Piviale di Nicolò IV;* Ascoli Piceno, Tip. Economica 1906.

L'opuscolo contiene i documenti relativi al furto del piviale di Nicolò IV, rubato ad Ascoli Piceno, e comperato dal signor Pierpont Morgan, che, saputolo di delittuosa provenienza, nobilmente lo restituiva senza alcun compenso. Ora quel sindaco signor Mazzoni vorrebbe che, ferma pur restando la proprietà a cui spetti, il prezioso oggetto d'arte sia serbato in custodia nello storico e grandioso Palazzo Municipale di Ascoli Piceno (uno dei più splendidi e ricchi palazzi municipali d'Italia) ove sono raccolte altre non meno preziose memorie nell'alto intendimento di tutelare il patrimonio artistico nazionale.

Giornali e Riviste.

— Nella **Rassegna d'arte** è la prima parte di un diligente articolo del dott. Arturo Frova sulle *Chiese gotiche cadorine.*

— E' uscito a Venezia il primo numero della **Illustrazione Veneta e Adriatica,** diretta da Antonio Santalena ed Alessandro Stella. E' varia nel testo e ricca d'illustrazioni. Augurî.

— Nel suo N. 5 il periodco **Alpinismus und Wintersport** (Basilea) ha un articolo sulla statua di Leonardo Bistolfi per il monumento di Segantini al Maloja.

— Nel fascicolo che contiene i numeri 7, 8, 9 dell'anno III, il **Bollettino della Società Areonautica Italiana** (Roma) ha un articolo (adorno di molte illustrazioni) di E. Clausetti su *La Sezione aeronautica all'Esposizione di Milano;* e nel fascicolo contenente i numeri 10, 11, 12, la relazione ufficiale di Celestino Usuelli su *La traversata delle Alpi in aerostato sferico.*

— Nel suo N. 59 il periodico **Fahrrad und Automobil Export** (che si pubblica a Berlino e Greiz) ha un articolo in quattro lingue (tedesca, inglese, francese, russa) sull'importazione ed esportazione in e dall'Italia di biciclette ed automobili nel primo semestre del 1906.

— Nel suo N. 144 l'**Emporium** di Bergamo pubblica un articolo (adorno di numerose illustrazioni) di Art. John Rusconi, il quale ci conduce *Attraverso l'Abruzzo,* e si occupa specialmente della chiesuola di *S. Maria ad Cryptas* ,, monumento tra i più cospicui dell'antica pittura italiana, che è ancora troppo poco noto non solo tra i superficiali ed affrettati viaggiatori, ma pur anco a molti che si interessano di storia dell'arte ,,.

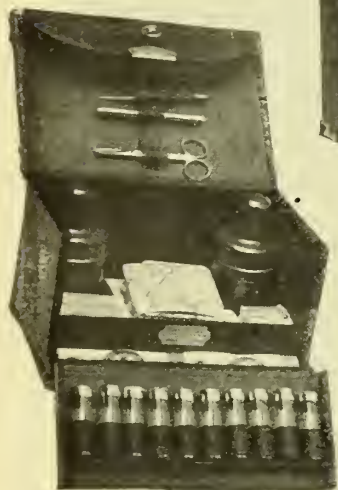
— Nel N. 100 della *Revue Mensuelle* del **Touring Club Luxembourgeois** si dà ampia relazione d'una conferenza del signor Carniaux su *Un voyage en Corse.*

— Il N. 3 dell'anno III del **Bollettino dell'Alpinista** (rivista bimestrale della Società Alpinisti Tridentini) contiene varî articoli di grande interesse (specialmente sui nuovi rifugi) e numerose illustrazioni, fra le quali alcune tavole fuori testo.

— L'elegante rivista mensile del **Touring Club de Belgique** dedica un numero sempre maggiore di pagine alla descrizione di gite e viaggi. Nell'ultimo numero il signor Jean de Mot ci conduce al *Parnasso;* il signor Marcel Monmaresè ci parla dell'*Auvergne*; il signor E. V. Z. ci descrive *Le Rhin de Mayence à Mannheim* e la *Bergstrasse de Darmstadt à Heidelberg*; il signor Léon van Neck illustra la strada *Stockholm-Pétersbourg*; un altro scrittore descrive *Saint-Valery-en-Caux*; e dal signor Eug. Carniaux ci vediamo persino condotti *Aux confins du désert.*

Le borsette di medicazione del Touring

Per automobilisti.

La necessità di provvedere in modo facile e pronto alle contingenze disgraziate che possono occorrere a chi viaggia, se poteva essere sentita tempo fa quando i mezzi di trasporto non avevano ancora annoverato fra loro quello potentissimo dell'automobile, ora tale necessità si è fatta ancora più imperiosa, poichè la velocità raggiunta da questa modernissima

1. Cassetta di medicazione per automobili.
Chiusa: misura cm. 19×17×26.
L. 100.

Idem, *aperta.*

espressione del genio meccanico, l'aumentata facilità e diffusione dei viaggi hanno pur troppo resi anche più comuni gli inconvenienti, inevitabili in ogni umana impresa, e quindi i possibili danni alle persone.

E per questo il Touring si è proposto di presentare ai soci automobilisti delle cassette di medicazione le quali sotto piccolo volume, con una spesa relativamente modica, con medicinali e materiale di medicazione di scelta fattura, di facile uso, alla portata per così dire di tutti, presentassero raccolto quanto possa occorrere nei viaggi automobilistici, non sempre scevri di pericoli.

E poichè all'automobilista può accadere non solamente il disgraziato accidente che gli procuri una contusione, una ferita, una scottatura (o anche peggio), ma può anche essere colto in un punto qualsiasi del

2. Cassetta di medicazione per automobilista.
Chiusa: misura cm. 19×8×23.
L. 120.

Idem, *aperta.*

viaggio da uno di quei mille disturbi che affliggono l'umanità, come a dire un'insistente cefalea (d'origine gastrica o nervosa) una febbricciattola da *surmenage*, un disturbo intestinale qualunque e via via, così abbiamo pensato di dare largo posto nelle nostre cassette anche a mezzi di cura medica per i più comuni disturbi, curabili anche da chi non è iniziato all'arte del guarire.

E questi rimedi che potrebbero parere un lusso o una superfetazione, non possono considerarsi tali ove si pensi che molti troppi comuni del nostro bel paese difettano completamente di farmacie, oppure queste sono in uno stato un po' troppo primitivo, o mancano di quei medicinali che l'abitudine di ciascuno fa prediligere a cura dei propri malanni. Nella composizione delle nostre cassette tenendo conto dello scopo al quale sono destinate, e c'oè a viaggiare con uno dei più arditi e veloci mezzi di trasporto, soggetto ad ogni sorta di possibili violenze esterne, abbiamo curato di eliminare le parti fragili o come che sia facilmente deperibili riducendo al *minimum* le sostanze liquide, e queste protette, in modo da evitare ogni spandimento, pure riducendo al *minimum* i vetri.

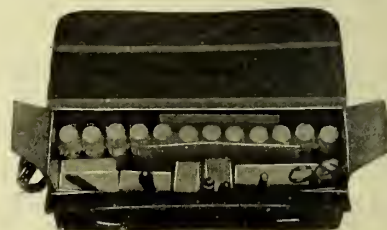
Idem, *aperta.*

4. Borsetta per motociclisti e ciclisti.
Chiusa: misura cm. 8 × 10 × 15
L. 15.

Di ogni medicinale è indicato nella cassetta e su ogni involto in termini laconici l'uso e la dose. I medicinali, di ottima preparazione, furono scelti fra quelli che l'uso più comune suggerisce in ogni contingenza, lasciando anche uno spazio a quei mezzi di cure che ogni automobilista può preferire per le sue abitudini o i suoi bisogni.

Seguendo questo ordine di idee il Touring presenta agli automobilisti due cassette di medicazione. La prima (fig. 1) è stata confezionata appositamente dalla nota **Ditta U. Marucelli e C.** di Milano, Via Aldo Manuzio, 19, su nostre indicazioni precise e consta di una cassetta ricoperta di cuoio nero, delle dimensioni di cm. 19 × 17 × 26 contenente materiale da medicazione (cotone compresso e bende) soluzioni antisettiche e medicinali in tabloidi (10 tubi) termometro, pinze, forbici, ecc. Prezzo, franca di porto in Italia, L. 100.

L'altra cassetta (fig. 2), confezionata dalla **Ditta Burroughs Wellcome & C.** di Londra è in latta verniciata, a due scompartimenti, con medicinali in tabloidi.

Prezzo in vendita **L. 120.**

3. Borsetta per automobilisti, motociclisti e ciclisti.
Chiusa: misura cm. 6 1/2 × 13 × 25.
L. 65.

NB. Di altri presidii Medico chirurgici adottati dalla Direzione per uso dei motociclisti e ciclisti sarà trattata nel prossimo numero.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

PRESENTAZIONE DEI PRIMI QUATTRO FOGLI DELLA CARTA D'ITALIA

Il comm. *Bertarelli* distribuisce a tutti i Consiglieri il blocco dei primi quattro fogli della Carta d'Italia, 9 Torino, 10 Milano, 13 Venezia, 16 Genova.

Sente il dovere di render noto il lavoro veramente prezioso di collaborazione compiuto dal consigliere Guastalla e dal consigliere Moldenhauer. Fa risaltare la coscienziosità e la precisione colla quale l'Istituto Geografico De Agostini ha prodotto l'opera.

Nei riguardi dei lavori di aggiornamento, dà una lunga lista di 300 collaboratori della Carta, che si sono trovati in tutti gli ambienti nei quali vivono i nostri soci, dalle più eminenti autorità ai più modesti abitatori di cascine isolate.

Segnala al Consiglio le condizioni pesantissime di lavoro alle quali fu sottoposto il personale dell'Istituto De Agostini, sia quello applicato al disegno, sia quello dell'incisione, sia quello delle macchine, personale che ha dato un vero esempio di disciplina e di entusiasmo per il lavoro; così che si può dire che la Carta del T. C. I. è frutto concorde delle menti e delle braccia riunite nel sentimento della coscienza e della devozione. Egli ha pertanto ritenuto degni questi oscuri ma valorosi collaboratori della Carta, di una distinzione speciale, che sia testimonianza della gratitudine del Consiglio e dei 55 000 soci del Touring.

Pertanto egli ha portato in Commissione ed in Direzione, che l'hanno approvata, la proposta di dare a tutto il personale dell' Istituto Geografico De Agostini una medaglia commemorativa della Carta colla seguente dedica:

Ai forti lavoratori — dell'I. G. De Agostini e C. — ricordo — di virtuosa tenace opera — per la Carta d'Italia del T. C. I. — per voto del Consiglio — pubblicandosi il 15 gennaio 1907 — i primi quattro fogli.

Il Consiglio approva all'unanimità.

PROPOSTA DELL' AGGIUNTA DI DUE FOGLI ALLA CARTA D'ITALIA

Bertarelli si compiace di questa unanimità di vedute del Consiglio, perchè egli deve ora portare un'altra proposta della Commissione della Carta e della Direzione, proposta che ha un alto significato morale e di italianità; di aumentare il numero dei fogli della Carta, ma non rimpicciolendone il formato o portando una maggior divisione di fogli, in uno stesso ambito di confine: ma nel senso di aggiungere propriamente e veramente due fogli, in modo che la Carta d'Italia del Touring, istituzione eminentemente nazionale, vada oltre i confini politici ed abbracci tutti i confini naturali d'Italia.

Il pensiero che egli pure da tempo nutriva, è stato rafforzato dalle sollecitazioni mosse dal prof. Della Vedova già presidente della Società Geografica, il quale gli ha manifestato il desiderio della Lega Nazionale, perchè tanta opera non resti interrotta là dove pure continua la terra e l'idioma d'Italia.

Propone quindi al Consiglio che al foglio 7 di Udine, sia mantenuta l'appendice inferiore: sia fatto un foglio 7 *bis*, il quale comprenda il territorio ad oriente del foglio di Udine, e cioè Pontebba, Gorizia, Trieste ecc.: e sotto il foglio 7 *bis* sia fatto un foglio 13 *bis*, il quale comprenda tutta l'Istria, estendentesi fino a Fiume compresa.

Egli dice che la questione finanziaria non gli dà preoccupazioni, come pure non lo preoccupa la questione tecnica: mentre per la toponomastica egli si sente sicuro del valido appoggio della Dante Alighieri e della Lega Nazionale.

Il Consiglio approva all'unanimità l'aggiunta dei fogli di Trieste e dell'Istria.

COMPLETAMENTO DELLA COMMISSIONE DELLA CARTA

Su proposta della Direzione il Consiglio nomina alla unanimità a far parte della Commissione della Carta, in vista delle speciali benemerenze già acquistate, il dottor Carlo Moldenhauer.

Bertarelli dà poi notizia del come procedono i servizi accessori della Carta, piegatura, imbustazione, indici: di tutto presenta i campioni che vengono approvati.

Dà notizia altresì della nuova serie dei fogli, che sarebbero state stabilite come segue:

2 — serie: Civitavecchia - Roma - Frosinone - Napoli.
3 — » Como - Brescia - Pisa - Bologna, Firenze.

Annuncia che la spedizione ai soci potrà essere iniziata entro la fine del gennaio.

Infatti dallo stabilimento Fratelli Goglio di Rho si sta di questi giorni provvedendo alla imbustazione dei primi 45 mila fogli arrivati.

NOMINA DELLA COMMISSIONE STRADE

Su proposta della Direzione il Consiglio nomina a far parte della Commissione strade per il nuovo anno i signori:

Cav. ing. Domenico Oliva, cav. ing. Felice Poggi, cav. ingegner Francesco Pugno, comm. Giovanni Silvestri, cavalier ing. Massimo Tedeschi, cav. ing. Enrico Peregrini, cav. ingegner Italo Vandone, ing. Bignami, dott. Alberto Pirelli, ing. cav. uff. Sanjust de Teulada, ing. cav. E. Pozzoli, ingegner C. Pinciroli, ing. Ettore Accenti, cav. B. Balsari, ingegner E. Beretta, conte Febo Borromeo, ing. Antonio Castiglione, cav. ing. G. Chiodi, ing. G. Gola dott. Gildo Guastalla.

NUOVA EDIZIONE DI «ATTRAVERSO L'ITALIA»

Bertarelli riferisce degli accordi che sarebbero intervenuti con ditte rappresentate dall'avv. Agrati, per una nuova edizione dell'opera *Attraverso l'Italia* da assumere a rischio delle Ditte stesse, in conto sociale col Touring, il quale si assumerebbe l'esercizio della vendita e della pubblicità, in termini che sono oramai quasi definiti in una specie di concordato di cui alla lettera in data 7 gennaio del T. C. I. ed alla memoria scritta dell'intervista avvenuta il 16 gennaio alla sede del Touring fra l'avv. Agrati e il comm. Bertarelli.

Il Consiglio approva e dà mandato alla Direzione di perfezionare gli accordi.

FESTEGGIAMENTI DI PIACENZA 1908

Si approva dal Consiglio all'unanimità la proposta di concedere il patronato e l'appoggio del Touring alle manifestazioni sportive di Piacenza, che sono indette pel 1908 nella occasione dell'inaugurazione del ponte sul Po; festeggiamenti che avranno, nella loro linea di massima, il seguente programma:

Un convegno ciclistico — un concorso automobilistico tra omnibus e vetture per servizi pubblici — un concorso automobilistico per camions.

Le manifestazioni dovrebbero aver luogo per l'inaugurazione delle strade di accesso nell'agosto-settembre del 1908.

RIDUZIONE DEL DAZIO SULLA BENZINA

Il Consiglio delibera di aderire all'invito del Comitato Società Torinesi Fabbriche di automobili, di far centro il T. C. I. dell'inoltro agli onorevoli deputati dei memoriali predisposti per la riduzione del dazio sui petroli e derivati.

COMMISSIONI

Bertarelli espone brevemente come per le varie iniziative assunte dal Consiglio fossero in passato state costituite delle Commissioni speciali aventi mandato di coadiuvare il medesimo nell'esplicazione del vasto suo programma in determinati campi, e come fossero perciò state create una Commissione per il miglioramento degli alberghi, una Commissione per i Cartelli indicatori ed una Commissione per il miglioramento delle strade. Osserva come dette Commissioni e specialmente quella dei Cartelli indicatori, di cui fanno parte parecchie individualità del mondo turistico e sportivo, anche per la morte del proprio presidente signor cav. Massoni, e le dimissioni del marchese Ferrero, debbano venire riorganizzate: — richiamando il concetto costitutivo iniziale di temporaneità delle Commissioni stesse onde viemmeglio rispondere all'ufficio ed assecondino la riorganizzazione avvenuta, nell'amministrazione, propone il seguente

Ordine del giorno:

« Il Consiglio che ha seguìto con costante interesse il lavoro importante ed efficace delle Commissioni speciali che lo coadiuvano — Miglioramento alberghi, Miglioramento strade, Cartelli indicatori — constatato anche la parte che nel successo del Touring all'Esposizione Internazionale di Milano è loro dovuta, esprime con voto solenne un vivo plauso alla presidenza ed ai benemeriti membri delle Commissioni stesse, e dà incarico alla Direzione di trasmettere loro questo deferente attestato di riconoscenza.

« In pari tempo, tenuto conto delle attuali mutate condizioni interne di svolgimento del lavoro amministrativo del Touring, ritiene del caso di richiamare il concetto costitutivo iniziale di temporaneità d'incarico delle Commissioni stesse, e di procedere alla loro ricostituzione col criterio di adattarne l'organismo al programma di lavoro attuale. Demanda di conseguenza alla Direzione di presentare proposte in questo senso ».

Si approva all'unanimità.

Appunti sul programma e sull'invio delle pubblicazioni

Accogliendo il desiderio che espressero alcuni soci, di vedere pubblicato sulla *Rivista Mensile* il programma delle pubblicazioni loro destinate nel corso dell'anno, nonchè il grado di avanzamento in cui trovasi la spedizione di ognuna di esse, comunichiamo:

Carta del Trentino (*III foglio dei confini*).

1\. — Di compendio delle pubblicazioni destinate a coloro che trovavansi inscritti o si inscrissero soci a tutto il 1906, è la Carta dei Confini d'Italia foglio III (Trentino) di cui poco più della metà è stata inoltrata ai soci. E sull'argomento, è opportuno sappiano coloro i quali ne reclamano insistentemente l'invio, come non al Touring, non a negligenza dell'amministrazione, debba venir imputato lo spiacevole ritardo frapposto nell'accogliere i loro desideri, ma all'impossibilità nella quale si è trovata la direzione di ottenere una consegna più sollecita per parte dell'Istituto Geografico Militare.

Ora la consegna è stata fatta; si procede attivamente alla piegatura e legatura; e per la prima quindicina di febbraio la *Carta del Trentino* (III foglio) sarà a domicilio di tutti i soci.

Carta d'Italia al 1 : 250 000.

2\. — Di *esclusiva* spettanza ai soci iscritti a tutto il 1906, per l'anno stesso sono pure, come fu detto nelle precedenti puntate, i quattro primi fogli della nuova carta del T. C. I. al 1: 250 000 e cioè: *Torino, Genova, Milano, Venezia*.

Al momento in cui questo numero sarà in mano dei soci, buona parte se non tutte le 240 000 copie, saranno già state inoltrate ai destinatari, onde si può assicurare che i 55 mila soci cui spettano, potranno averle entro febbraio.

Pubblicazioni 1907.

3\. — In corrispettivo della quota, nel corso dell'anno 1907, i soci riceveranno *gratuitamente* le pubblicazioni seguenti:

a) *Rivista Mensile*, di circa 36 pagine del valore commerciale di almeno . . . . L. 5,—

b) Annuario Generale, completamente rinnovato del valore di . . . . » 4,—

c) *Carta d'Italia del T. C. I.*, al 250 000 (come seguito al I gruppo di quattro fogli riservato ai soci 1906), il II gruppo comprendente i numeri di *Civitavecchia, Roma, Frosinone, Napoli*, il III gruppo comprendente quelli di *Como, Brescia, Pisa, Bologna Firenze* del valore di . . . . . » 14,50

d) *Profili itinerari illustrati*, valore . . . . » 4,—

e cioè per un ammontare approssimativo di L. 21,—

e ciò senza tener conto che ai soci nuovi viene data in più la parte italiana della Guida delle Grandi Comunicazioni.

Come ordine di pubblicazione terrà, esclusa la *Rivista Mensile*, il primo posto l'Annuario, il quale per essere in avanzato corso di compilazione, potrà, salvo imprevedute circostanze, venir spedito ai primi di aprile. Seguirà il secondo gruppo delle carte ed in settembre il terzo, lasciando per ultimo gli itinerari.

Vorremmo porre a confronto i vantaggi morali e materiali riservati ai nostri soci con quelli di cui le altre grandi associazioni turistiche fanno fruire i loro. Questi, come il T. C. F., che ha oltre 100 mila soci, e il C. T. C., il T. C. B., ecc. astrazione fatta del loro organo ufficiale, non regalano ma *vendono* ai soci a prezzi di commercio tutte le loro pubblicazioni.

I Consolati del Touring nell'Esercito.

La Direzione ritenne dover cogliere l'occasione della pubblicazione della Carta d'Italia al 250 000 per diffondere la conoscenza dei fini del Touring anche in quella parte della gioventù nostra cui maggiormente spetta di conoscere il paese e che dall'assistenza del Sodalizio e delle sue opere cartografiche ha largo campo di giovarsi. Perciò essa deliberò di chiedere alla superiore competente autorità il suo avviso di massima circa la possibilità di provvedere su più vasta scala alla nomina, in seno ai reggimenti, di Consolati ai quali affidare l'ideata azione di propaganda.

Così l'iniziativa, dovuta in origine a proposta dell'egregio consocio tenente Adriano Serafini Amici, trovò benevole accoglimento presso S. E. il Ministro della Guerra, il quale non solo diede il suo pieno assenso all'idea, ma volle inscriversi socio vitalizio.

Non restava quindi al Touring che valersi della disposizione ministeriale per iniziare con opportuna inchiesta la scelta degli elementi idonei e disposti a coprire l'incarico.

L'inchiesta ormai ultimata, grazie alla sollecitudine colla quale risposero i signori comandanti, ha dato risultati assai lusinghieri.

Le proposte approvate di volta in volta dal Consiglio avranno effetto pel biennio 1907-1908.

Soci benemeriti.

Binagbi Cesare, Como — Carcano Angelo, Milano — Cerri Albino, Girgenti — Gagliardi cav. Giuseppe, Oleggio — Gola ingegnere Emilio, Milano — Lombardi cap. Pietro Giovanni, Brescia — Longo Ermanno, Torino — Luccbi rag. Enrico, Pisogne per Toline — Montemartini dott. Vittorio, Biasca — Monti Ambrogio, Merate — Oppezzo Giovanni. Stroppiana — Tosi tenente Alessandro, Bologna.

TOTALE N. 1178.

Soci quinquennali.

Alessandri ing. Eugenio, Sesto Fiorentino — Amidani Leonardo, Shangbai — Angerer Leopoldo, Sanremo — Antognini dottor L., Roverеto — Ardenno ing. Luigi, Novara — Argentero Giocondo, Andorno — Arioli Giuseppe, Milano — Arnaldi Giordano, Mantova — Automobil Club, Marsiglia — Aviano Augusto, Rimini — Azzalin Ernesto, Bassano, Balbo Regolo, Milano — Baldassarini Macinelli nob. Gustavo, Siena — Baldo Innocente, Motta di Livenza — Basoli cap. cav. Adolfo, Cremona — Beja Ernesto, Rosasco — Bellucci Umberto, Firenze — Bertollo Pietro, Voghera — Bertoni Mazzini, Mantova — Bidoja Vittore, Voghera — Binagbi Cesare, Como — Boella Carlo, Novara — Bonamici prof. Giuseppe, Vicenza — Bonelli Alessandro, Siena — Boos Adam, Milano — Borgna Ettore, Torino — Borla Guglielmo, Nole Canavese, — Borrino Antonio, Valle Inferiore Mosso — Bortoluzzi Angelo, Roma — Caffi rag. Lodovico, Bergamo — Caben conte Ugo, Allerona — Calderoni Cesare, Mogadiscio — Campagnoli Paolo, Milano — Campanini Alfredo, Milano — Campiglio ing. Ambrogio, Milano — Candiani Ambrogio, Milano — Candiani Leopoldo, Milano — Canonico Giuseppe, Saronno — Capriolo Carlo, Milano — Carettoni Alessandro, Verona — Cavalsati Luigi, Ello Brianza — Cattaneo Cesare, Milano — Caval-

letti ing. cav. Venceslao, Milano — Chiosa Francesco, Broni — Ciacci Antonio Ferdinando, Siena — Cicco di Cola ing. Alberto, Arpino — Cittorio Esto, Milano — Clausetti avv. Carlo, Napoli — Club Alpino Fiumano, Fiume — Coelli Emilio, Montevideo — Coletti Aurelio, Venezia — Collina Guido, Torino — Colombo ing. Riccardo, Roma — Conti Enrico, Livorno — Conti Enrico, Roma — Corbetta Massel contessa Eleonora, Torino — Corbucci Ruggero, Città di Castello — Cortese Vincenzo, Orvieto — Cottini Amedeo Antonio, Campobasso — Courtial Auguste, Paris — Cristiani ing. Lorenzo, Courmajeur — Dina Raffaele, Torino — Di Napoli Francesco duca di Campobello, Roma — Di Revel Paolo, Livorno — Di Sardagna Co: Eugenio, Venezia — Di Toma Domenico, Osoppo — Fabbrica Italiana Automobili, Legnano — Fabricatore dott. Eduardo, Sorrento — Facchi cav. Giovanni Antonio, Brescia — Fausto Erminio, Viareggio — Ferrari Arnaldo, Milano — Ferrario Carlo, Milano — Fossati Angelo, Bollate — Fossati Giuseppe, Monza — Gadola Attilio, Chiavenna — Gaglia Gino, Genova — Genova barone Mario, Napoli — Giupponi avv. Giuseppe, Verona — Gobbi dott. Carlo, Torino — Gola ing. Carlo, Savona — Gremimo Riccardo, Biella — Gussalli Francesco, Provezze — Holland George, Riparbella — Imoberdof Francesco, Roma — Lattuada Stefano, Milano — Leuman Enrico, Pra — Loew Florentin, Munchen — Macchi Giuseppe, Milano — Maciel Flangini Enrico, Salto — Maffioretti Guglielmo, Milano — Maierna Luigi, Milano — Mangiagalli Luigi, Milano — Manzi cap. Stefano, Milano — Marangoni Augusto, Intra — Marelli Serafino, Cantù — Marin Francesco, Candiana — Massara Ferruccio, Milano — Massara Vittorio, Milano — Mauri rag. Edoardo, Lecco — Maurogordato Antonio, Firenze — Mazzetti Giuseppe, Rogoredo — Meirocco Vincenzo, Savona — Meneghini Aldo, Verona — Monducci Domenico, Castellazzara — Montrucchio Giovanni, Torino — Morandi Pietro, Como — Morelli Cajo, Spezia — Morelli Sesto, Pavia — Muller Carlo, Intra — Mussetti Isidoro G., Napoli — Negrinelli Antonio, Iseo — Neuhuijs Alberto, Amsterdam — Norsa rag. Ugo, Milano — Oldrini geometra Gaetano, Lodi — Orefici Carlo, Cremona — Ottelio conte Lodovico, Pradamano — Ottoboni avv. Enrico, Genova — Paolillo Giovanni, Napoli — Pasini Innocente, Milano — Pasquali Maurico, S. Ambrogio di Copparo — Pellegrini Antonio, Pavia — Penna Luigi G., Genova — Perico Antonio, Villa d'Adda — Piana Mario, Torino — Pirogalli Virginio, Milano — Pozzala Luigi, Milano — Plassard François Joseph, Parigi — Poggi Edoardo, Milano — Poli Luigi, Cava Tigozzi — Polli Carlo, Milano — Povegliotti Macedonio, Tombetta — Praga ten. Giuseppe, Lecce — Preda Alessandro, Como — Preda Cesare, Como — Radice Giuseppe, Como — Raimondo Giuseppe, Bussoleno — Ravelli ing. Mario, Vercelli — Ravello Camillo, Roma — Reda Alfonso, Cossato — Reiss Oscar, Innsbruk — Rezzonico Emilio, Como — Ricci Santo, Cornigliano Ligure — Rocco dott. Alessandro, Ortona a Mare — Röchling Ernst, Mannheim — Ronco cap. Ernesto R., Crevacuore — Rosada Attilio, Venezia — Rossi avv. Carlo, Voghera — Rossi Vittorio, Milano — Rossotto Paolo, Torino — Roubaud Pilar Marie, Grasse — Sacchi rag. Pietro, Milano — Saldarini Carlo, Anzano del Parco — Saragat Cesare, Sanluri — Savoia Battista, Campiglia Cervo — Scalvi Emilio, Milano — Schaffhauser Guido, Genova — Schneebergor Edoardo, Torino — Sciaccaluga Guido, Milano — Segale Carlo, Milano — Sigismund Pietro, Milano — Solimena ing Francesco, S. Arcangelo di Potenza — Sommer Emilio, Milano — Spargetti Giovanni Reggio Emilia — Spiazzi Giacomo, Castenedolo — Steffanoni Oreste, Verona — Tachella Juan, Buenos Ayros — Tagani Alberto, Reggio Emilia — Tamborini Paolo, Milano — Terragni Ernesto, Milano — Tini Giuseppe, Assisi — Tommasi Arturo, Milano — Tommasi L. Milano — Tosi Aldo, Milano — Tosi Cleto, Milano — Truffi dott prof. Mario, Pavia — Tuccari Sardo Nicolò, Castiglione Piano S. Antonio — Vacchelli ing. Giuseppe, Roma — Balerio Guido, Casciago — Verani Luigi, Longone al Segrino — Voronelli rag. Oreste, Como — Vigorelli dott. Augusto, Milano — Villa Pietro, Pinerolo — Visconti Venosta nob. Cesare, Milano — Visocchi Fortunato, Roma — West Gertrude, Garessio — Zay ing. Ernosto, Ponte di Nossa — Ziliani Alfredo, Bergamo.

TOTALE N. 4142.

AFFILIAMENTI

I. Farmacisti.

Momo .... Farmacia dott. Silvio Baldi.
Ponne .... Farmacia Verrotti del sig. Verrotti Raffaele.
Varese Ligure....... Farmacia Giacomo Basteri di Basteri Leonardo.

II. Alberghi.

TORINO — *Grand Hotel Turin*, cat. *A* — cam. I p. 6, II p. 5, III p. 5, IV p. 4; a due letti I p. 11, II p. 10, III p. 9, IV p. 8; pasti 1,50 - 3,50 - 4,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2,50, pens. 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Garage per automobili, con fossa.

N. B. — L'*Hotel Trombetta* non esiste più in Torino.

VARAZZE — *Hotel Genova*, cat. *C* — cam. 2; a due letti 3; pasti 0,60 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pens. 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

III. Meccanici.

Seconda Categoria.

Anticoli di Campagna Ditta di Nori Natale.
Cumiana .... Ditta di Armando Simone e C.
Lucca .... Ditta di Anegelini e Trivella.

Terza Categoria.

Vignola .... Ditta di Parmigiani Agenore.

IV. Garages.

Prima Categoria.

Bologna .... Società Anonima Carrozzeria Marco Fiorini
Firenze............ Auto-Garage e Carrozzeria Nenci
Milano .... Ditta di Mercedes Palace Nenci.
Novara............ Ditta di Emanuelli G.

Seconda Categoria.

Ancona .... Ditta di Orlandi Nicola.
Arona .... Ditta di Broglia Augusto.
Assisi .... Ditta Fratelli Spagnoli.
Bergamo .... Ditta di Testa Lodovico.
Catania .... Ditta di Romano e Perrotta.
Como .... Ditta di Franchini Paolo
Domodossola........ Ditta di Broglia Erminio e C.
Ferrara .... Albergo Europa di Fano Umberto.
Piacenza .... Ditta di Laviosa Alberto.
Reggio Emilia ...... Ditta di Sidoli Edoardo.
Rimini .... *Villa Adriatica* di Perilli Luigi.
Sorrento........... Grand HôtelVictoria di Fiorentino Onorato.
Treviso............ Ditta di Zillotto Giuseppe.

Terza Categoria.

Bologna .... Grand Hôtel Italie-Baglioni di Baglioni G.
Cremona .... Hôtel Petrolini, Cappello e Italia di Petrolini Rodolfo.
Cuneo .... Ditta di Piovano Giuseppe e C.
Gallarate........... Ditta di Mazzucchelli Luigi.
Gargnano........... Hôtel Cervo di Samuelli Daniele.
Genova............ Eden Palace Hôtel di Borgarello Carlo.
Mantova........... Hôtel Aquila d'Oro di Bracchi Luigi.
Ortona a Mare......... Ditta di Terra Tommaso.
Orvieto .... Grand Hôtel Belle Arti di Pontani Vincenzo.
Piacenza........... Hôtel S. Marco di A. Conti e Figli.
Tivoli.............. Ditta di De Gasperis Giulio.
Vigevano............ Ditta di Ornati Angelo.

V. Benzina.

Raccomandazione ai nostri signori Soci Automobilisti e Motociclisti. — Rammentiamo ai signori soci Automobilisti e Motociclisti che gli affiliamenti al T. per la vendita di benzina, ecc., sono stati creati per loro.

Facciano quindi buon viso a questa istituzione, e cooperino al suo incremento, col dare la preferenza nei loro acquisti agli affiliati.

Inchiesta sul funzionamento degli affiliamenti. — Siamo quasi in fine. Non mancano che le informazioni di pochi consoli ritardatari i quali però, non dubitiamo, si faran vivi in questi giorni. Continuiamo intanto la relazione incominciata con la *Rivista* di gennaio.

Cambiamento della placca. — Ci riserviamo di riparlarne nel numero prossimo. Per ora facciamo solo raccomandazione ai nostri affiliati di provvedere subito al cambiamento della placca vecchia e preghiamo i signori consoli affinchè si compiacciano sollecitare, ove sia del caso.

Affiliamenti cessati e non peranco sostituiti. — Prato (Toscana), Sestri Levante, Sturla.

Località dove il prezzo della benzina è stato diminuito. — Caselle Torinese, Formia, Sasso (Praduro e Sasso), Seregno.

Località dove il prezzo della benzina è stato aumentato. — Aprica, Bergamo, Monselice.

Località dove vennero riconfermati gli affiliamenti precedenti: Acireale, Albenga, Albino, Alessandria, Ambri Piotta, Ancona, Ardenza, Arenzano, Arezzo, Arona, Ascoli, Assisi, Asti, Auronzo.

Bagni della Porretta, Bari, Bassanello, Baveno, Bellano, Belluno, Bibbiena, Biella, Bobbio, Bologna, Bolzaneto, Borgomanero, Borgo S. Dalmazzo, Borgo S. Donnino, Borgo S. Lorenzo, Bra, Bracco, Breno, Brescia, Broni, Busto Arsizio.

Cagliari, Camerlata, Cantù, Carpi, Carsoli, Casalbuttano, Caselle Torinese, Castelfranco Emilia, Castelfranco Veneto,

Castellamare Adriatico, Castel S. Giovanni, Cesana Torinese, Chiavari, Chiusi, Chivasso, Città di Castello, Colico, Colle Val d'Elsa, Como, Courmayeur, Crema, Cuneo, Cuorgné.
Desenzano, Domodossola.
Edolo, Empoli, Este.
Firenze, Fivizzano, Foligno, Fondi, Forlì.
Gargnano, Giussano.
Isola della Scala, Ivrea.
Laveno, Lecce, Lecco, Longarone, Lucca.
Magenta, Malnate, Mantova, Mariano Comense, Massa, Mazzetta, Mede Lomellina, Milano, Millesimo, Modena, Monselice, Monza, Montichiari.
Napoli, Narni, Novara.
Orbassano, Orbetello, Orta, Orvieto, Ottone, Oulx.
Paderno Dugnano, Parma, Parona all'Adige, Pavia, Pavullo nel Frignano, Pegli, Perugia, Piacenza, Piadena, Pieve di Cadore, Pisa, Pistoia, Pontassieve, Ponticelli d'Imola, Portogruaro, Polesella, Prè S. Didier.
Ravenna, Reggio Emilia, Rivarolo Ligure, Romano Lombardo.
S. Benedetto del Tronto, S. Remo, Santhià, Sasso (Praduro e Sasso), Savona, Seregno, Siena, Sondalo, Sondrio, Spezia, Spigno, Spoleto.
Teramo, Tirano, Tivoli, Tolentino, Torre Annunziata, Torriglia, Treviglio, Treviso, Trieste.
Varese, Verona, Viadana, Viareggio, Vicenza, Villa d'Adda, Vimercate, Vittorio Veneto, Voghera, Voltri.

Nuovi affiliamenti (Elenco 23°);

438. AQUILA. — *Cremonese Raffaele.* Emporio automobili e biciclette, Corso Federico II, 37. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,05 al chg.). Olio Stern Sonnenborn in latte da chg. 0,500 a L. 1,10; da chg. 2,500 a L. 3,75; da chg. 5 a L. 6,50. Sciolio a L. 1,10 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle ore 6 alle 19. Ricapito per le ore di chiusura presso il suo domicilio sito in via S. Crisanto n. 2.

439. BERGAMO. — *Rolla Antonio,* farmacia e drogheria, via S. Caterina, 17. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 1,90; da chg. 2,500 a L. 3,80. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,85. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22. Ricapito per le ore di chiusura presso il signor Cantamessa, Borgo Palazzo (angolo via A. May).

440. BERGAMO. — *Rolla Antonio,* farmacia e drogheria, via Borgo Palazzo, Angolo via Angelo Moy. Benzina 665/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 1,90; da chg. 2,500 a L. 3,80. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,85. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 10. Recapito per le ore di chiusura, sig. Alessandro Cantamessa, stessa Casa.

441. DIANO MARINA (Porto Maurizio). — *Novaro Mascarello G. B.* Garage, via Cristoforo Colombo. Benzina 695/700 per quantitativi inferiori a chg. 10, a L. 1,10 al chg.; per quantitativi superiori a chg. 10, a L. 1 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,0375 al chg.). Vacuum Mobiloil B semidenso in latte da chg. 1 a L. 2,80; da chg. 3 a L. 6,60; da chg. 5 a L. 10,40. Vacuum Mobiloil C denso in latte da chg. 1 a L. 2,80; da chg. 3 a L. 6,60; da chg. 5 a L. 10,40. Auto Velocité Mobiloil B semidenso in latte da chg. 1 a L. 2,40; da chg. 3 a L. 5,20; da chg. 5 a L. 8,30. Vacuum Motor Grease in scatole da chg. 2 a L. 4; da chg. 5 a L. 10. Vacuum Graphite Grease per catene in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 2 a L. 4 (compreso dazio comunale di L. 0,0375 tanto per gli oli che per il grasso). Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20. Ricapito presso il proprietario stessa casa.

Il numero di tessera.

Preghiamo VIVISSIMAMENTE tutti i soci che mandano la rinnovazione per il 1907, di aggiungere al loro nome e cognome anche il NUMERO DI TESSERA.

Ciò accelera e facilita assai il lavoro dell'ufficio, ed evita perdita di tempo e smarrimenti.

L'ingente lavoro di ufficio per le rinnovazioni non permette di spedire i talloncini a giro di posta. L'invio si effettua però sempre entro gli 8 giorni.

Repetita juvant,

Raccomandiamo ai nostri Soci domiciliati all'estero che importano i loro veicoli nel Regno in franchigia, di riesportarli nel termine di validità della bolletta di temporanea importazione ottenendo dalla dogana d'uscita regolare scarico di essa. — In difetto l'Amministrazione doganale reclama ed ingiunge il pagamento del dazio che per recente disposizione è di L. 35.60 pei velocipedi e di L. 80.60 per motocicli.

Attenti adunque per evitare sorprese poco gradevoli.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 30 dicembre 1906

Soci vitalizi. (*)

ALBA, Cantalupo Vitterino — **BIELLA**, Borla Giorgio; Halenke Augusto — **BOLOGNA**, Montanari Camillo — **BRESCIA**, Deputazione Provinciale — **BUDAPEST**, Magyar Automobil Club — **CARDANO AL CAMPO**, De Fornera Piantanida nob. Alessandrina; De Fornera Piantanida nob. cav. Cesare Ottavio — **CORNIGLIANO LIGURE**, Pereno Luigi — **FIRENZE**, De Gunderrode barone Max — **FRANCA**, Mangieri Enrico — **GENOVA**, Gavotti marchese G. B. — **GRAVINA**, Ferrantini ing. Augusto — **GUBBIO**, Ceccarelli Stanislao — **MANTOVA**, Petroli Balbina vedova Senoner — **MEINA**, Bedone avv. Carlo — **MILANO**, Algier Marco A.; Arnaboldi Romeo; Galimberti Giuseppe; Gavazzi Giuseppe; Ginoulhiac Alberto: Hirschler Alberto; Lombardo Giuseppe A.; Perego Ferruccio; Pincherle Alberto; Pincherle Arturo; Sacconaghi Enea; Società Carrozzeria Italiana Cesare Sala; Taroni ing. Paolo; Unione Italiana di Pubblicità — **MORI**, Marzani Umberto — **NAPOLI**, Officine e Cantieri Napoletani e T. T. Pattison — **NOVARA**, Marzoni Pietro — **OLEGGIO**, Gagliardi Aldo; Gagliardi Dario; Gagliardi Guido; Mazza Giuseppe — **ORVIETO**, Tordi Fortunato — **PARIS**, d'Aremberg Prince Pierre; **PARMA**, Carrara avv. Lino — **ROMA**, Anziani nob. Giovanni; Maggiorotti cav. ing. Magg. Andrea — **RONCADELLE**, Dusi Giovanni — **SESTO FIORENTINO**, Menarini dott. Augusto — **SPILIMBERGO**, Lanfrit Vincenzo — **STILO**, Fazzari Spartaco — **TOLOSA**, de Yrazusta Ramon — **TORINO**, Avogadro di Collobiano conte Augusto; Cassa Mutua Cooperativa Italiana per le Pensioni; Ceriana Mario; Ferretti Alfredo Fogolin Claudio; Scimeca tenente Vito; Voli tenente Vincenzo — **TREVISO**, Fadini Magg. nob. Umberto.

Soci annuali. (**)

Soci che optarono pel 1906.

BENEVENTO. — Chiavassa prof. Flaminio.
BRESCIA. — Barattieri di S. Pietro ten. Guido, Barone cap. Luigi, Bianchetti Pietro, Facchi ing. cav. Giovanni Antonio, Franceschini ten. Enrico, Gagliani ten. Pasquale, Heukensfeldt Slagkek Fabbri ten. Piero, Messerotti Benvenuti dott. cap. Giuseppe, Schiffi magg. Orio, Valdettaro ten. Alessandro.
Fasano. — Ricchini don Francesco.
Gaino. — Gavazzi don Antonio.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero.
— *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

CREMONA. — Moncassoli Giovanni.
MILANO. — Conti Mario, Pezzini Giuseppe, Rossi Vittorio.
Legnano. — Fabbrica Italiana Automobili.
NOVARA. - *Bezzonno di Pogno.* — Lazzarini Mario.
PERUGIA. - *Allerona.* — Cahen conte Ugo.
PORTO MAURIZIO. - *Oneglia.* — Aymone dott. Modesto.
ROMA. — Scazza Giuseppe, Villa Libero Renato.
SASSARI. - *Alghero.* — Todesco prof. Venanzio.
ORINO. — Bruchè ing. Alfredo, Mezzabotta ing. Carlo, Mottura Giuseppe.

Estero.

EUROPA.

Francia.

Marsiglia. — Automobil Club de Marseille.
Nimes. — De Montravel visconte Emanuel.
Parigi. — Nantet Danatien, Plassard François Joseph, Tissier Paul.

AFRICA.

Somalia Italiana.

SOMALIA ITALIANA. - *Mogadiscio.* — Calderoni Cesare.

Soci che optano pel 1907.

ALESSANDRIA. — Borgnino Giovanni, Cirario Edgardo, DONDOGLIO AMALIA G., Ferrero Diego, Toffolo Giov. Battista.
Asti. — Cortona Luigi, SARACCO ADELE.
Casale Monferrato. — Castellano Giovanni, Grattarola Luigi, Movilia Giacomo Antonio, Riccio geom. Ettore.
Castelnuovo Scrivia. — De Castello nobile Luigi.
Spigno. — Nani Ambrogio.
ANCONA. — Glaeutzer rag. Franz, Pasqua Ettore.
Falconara Marittima. — Giostra Daniele.
AQUILA. — Mascilli Arturo.
AREZZO. — Salvi Silvio.
Camucia. — Salvini Amedeo.
Soci. — Menti Luigi.
ASCOLI PICENO. — Meletti Antonio.
Amandola. — Vermigli Ulderico.
Fermo. — Feliciangeli Alessandro.
S. Benedetto del Tronto. — Campolmi Ettore.
AVELLINO. — Baratteili Guido.
BARI. - *Bisceglie.* — Ammazzalorsa nobile Michele, Fricchione dott. Lorenzo, Silvestris avv. Francesco, Silvestris dott. Giuseppe.
Trani. — Palieri Raffaele, Palieri Vincenzo.
BELLUNO. - *Feltre.* — Bonsembiante Marco.
BERGAMO. — Agazzi Alfredo, Bendotti Pietro, Doloi Giovanni, Ghislanzoni Gustavo, Micheli geom. Primo, Sesti Enrico.
Brignano. — Colpani Giuseppe.
Cisano. — Magnetti Paolo.
BOLOGNA. — Andreoli Giuseppe, Berti Raffaele, Colucci Riccardo, Corrado Eugenio, Frank F. F., Graziani ing. Paolo, Leonardi Guido, Mina cap. Guido, Paloli Silvio.
Budrio. — Moreschini Lorenzo.
Imola. — Cacciari Europe.
BRESCIA. — Caprettini Giorgio, Caprioli conte Giulio, Cicogna Alfredo.
Campione. — Re Giuseppe, Tacconi Riccardo.
Carpenedolo. — Graziotti Filippo.
Cellatica. — Tonoli Stefano.
Chiari. — Scarpetta Paolo.
Gargnano. — Beretta Giacomo.
Lograto. — Cicogna Francesco.
Pisogne — Benaglio Bonaventura, Coda Andrea, Delaidini Angelo, Fantozzi Aristide, Fantozzi Francesco, Ranzini Emilio.
Rivoltella. — Clomer dott. Giuseppe.
Rovato. — Bonardi Riccardo, Frassine G. Battista.
Salò. — Bettoni Pio, Bevere Matteo, Castelli dott. Tullio, Cavani Erio, Diversi Ernesto, Heli Francesco.
Travagliato. — Torri dott. Giuseppe.
Villanuova sul Clisi. — Bonvicini Bortolo.
CAGLIARI. - *Cuglieri.* — Machiavelli avv. Giuseppe.
Iglesias. — Crotta Luigino.
Sanluri. — Meloni Luigi, Meloni dott. Virgilio.
Sardara. — Barberis Lorenzo, Trabucco geom. Paolo, Tuveri dott. Federico.
CASERTA. — Bossaglia ten. Girolamo, Circolo Ufficiali Reggimento Cavalleggieri di Padova.
Sora. — Mendolicchio Giuseppe, Meriuzzi Pasquale.
CATANIA. — De Simone Manlio, Romano Luigi.
Caltagirone. — Sturzo Luigi.
CATANZARO. — Palmieri Eug. Antonio.
COMO. — Auguadro Luigi, Borsa Eugenio, Frangi Pietro, Introzzi rag. Mario, Nessi Arturo, Olmo Enrico, Panizzon Giacomo.
Campione. — Bazzocchi Federico.
Cantù. — Boretti Paolo, Lietti Alfonso.
Castello sopra Lecco. — Ceppi Eugenio.
Erba. — Sala Francesco.
Germanedo. — Marcozzi rag. Ettore.
Mariano Comense. — Fraccaroli Aldo.
Merate. — Arata Benedetto, Colombo cav. uff. Battista, Comi dott. Alessandro, Comotti Arturo, Margaroli Enrico, Viganò Leopoldo.
Oltrona al Lago. — Tartami Ettore.
Varese. — Ambrosetti Enrico.
COSENZA. - *Bisignano.* — Boscarelli Raffaele.
CREMONA. — Beltrami Luigi, Boschi avv. Andrea, Brizi dott. prof. Alessandro, Brugnoli Luigi, Drasmid Pier Annibale, Facchetti Angelo, Gardini Cesare, Sacchi Vencesiao.
Grumello. — Caffi Arnaldo, Maglia Giuseppe, Penna Giuseppe.
Pieve d'Olmi. — Società Ciclo Sportiva.
CUNEO. — Dotta Giovanni.
Bra. — Sertoli Arnaldo.
Canale. — Foa Vittorio.
Chiusa Pesio. — Bongioanni not. Riccardo.
Demonte. — Arbarello ten. Vincenzo, Cavalleri Ettore, Fabre cap. Giorgio.
Fossano. — Operti Giovanni.
Ormea. — Milloz Alessandro.
Saluzzo. — Seita Pietro, Uiemi rag. Ugo.
San Damiano Macra. — Ribotta don Pietro.
FERRARA. - *Goro Ferrarese.* — Rossi Romeo.
FIRENZE. — Amichini ten. colon. cav. Carlo, Azzurrini Carlo, Baglioni Andrea, Borghi Mario, Bussotti Gino, Camilleri Pietro, Carisio Guido, Cimini Ercole, Cimini Giovanni, De Giustina Daniele, Fedi Giov. Battista, Focacci Virgilio, Gabinetto di Lettura Ufficiali 27 Reggimento Fanteria, Le Rolland Carlo, Mazzoni Emanuele, Nencetti Ubaldo.
Empoli. — Del Vivo Maurizio.
FOGGIA. — Altamura avv. Felice, Amirante cav. Michele, Baratteili ten. Ettore, Bustari cap. Giacinto, Circolo *Dauno*, Circolo degli Impiegati Civili e Militari, Fierro Edoardo, Folinca Gustavo, Laudati ten. Andrea.
Cerignola. — Loporchio Vincenzo.
Lesina. — Terlizzi Michele.
Torremaggiore. — Lipartiti Michele.
FORLI'. — Fabbroni cap. Fabio, Mattoni Angelo.
Riccione. — Magnani Agostino.
GENOVA. — Bellasi Giuseppe, Belisardi Amedeo, Betti Leonida, Bolla Francesco, Buffetti Eraldo, Campanella Luigi, Carlevaro Federico, Cervetto Agostino, De Luchi Giovanni, Dufour Lorenzo, Festa cav. Giuseppe, Larco Nicola, Macchiavello Umberto Attilio, Morini Aristide, Nani cav. Vincenzo, Pandiani dott. Emilio, Pisoni cav. Pietro, Poggi Giuseppe, Vallebella Emilio.
Castelnuovo Magra. — Manucci Venerio.
Cisano. — Gerini prof. dott. Vittorio.
Pieve di Sori. — Perasso sac. Davide Michele.
Portofino. — Valentini Ruggero.
Ronco. — Fiori Giuseppe.
Sampierdarena. — Porcile Giuseppe.
Savona. — BOCCARDO MARIA, Sala Convegno Ufficiali 16° Fanteria.
Spezia. — Orsi Marcellino, Sanvenero Giulio.
Sturla. — Bocca Michelangelo.
GIRGENTI. — Mancini Roberto, Picchi Virgilio, Ronsivalle avv. Francesco.
Ribera. — D'Angelo Umberto.
GROSSETO. - *Follonica.* — Lotti Alfredo.
LECCE. - *Taranto.* — Gabrielli cap. Giovanni.
LIVORNO. — Alemà Ugo, Mugnai Umberto, Pacifici Carlo Alberto, PUGLIESE ANNA, Schiaffino Francesco.
Marciana Marina. — Demo G. Tancredi.
Viareggio. — Società Ciclistica *Rapidus.*
MACERATA. - *Sanseverino.* — Luzzi marchese Giacomo.
Tolentino. — Catinelli Francesco.
MANTOVA. — Copetta geom. Ugo, De Mori Antonio, Pedrazzini rag. Enrico.
Suzzara. - Azzoni Attilio, Fedriga Cesare.
Villimpenta. — Favalli Francesco.
MASSA CARRARA. — Brunetti dottor Augusto, Burlamacchi cap. Silvestro, Celi geom. Umberto, Crocini ing. Giuseppe, Guidotti Paolo, Romano Aleardo.
MILANO. — Amici Abramo, Arosio Attilio, Balicco Enrico, Ballabio Cesare, Barbieri ten. Talete, Bellotti Luigi, Bernini Enrico, Bertini Achille, Bressa rag. Bruno, Buccellati rag. Giovanni, Calcaterra Eugenio, Campari Pietro, Campisi Ciro, Camusso Gaetano, Carabelli Giovanni, CARULLO CARLOTTA, Casati rag. Ettore, Castelli Gino, Cattaneo Pietro, Chenal cap. Giuseppe, Cogliati Virgilio, Cometta Paolo, Crespi comm. Cristoforo, De BORN ALESSANDRINA, De Medici Giovanni, De Salvo Giovanni, Doti Augusto, FERRI BRUNA, Galliziolí Giuseppe, Gandini Ulisse, Garages Riuniti *Fiat - Alberti - Storero*, Ghezzi Angelo, Ghizzoni Battista, Girola Amerigo, *Istituto Salvoni*, Kaniz Rudolf, Levis Giovanni, Locatelli Rinaldo, Lovati rag. Mario, Macchi Angelo, Macchi Giuseppe, Manzotti Dante, Manzotti Luigi, Mariani Italo, Marzotto Gianni, Membretti rag. Vittorio, Meregalli Innocente, Migliavacca Aristide, Molinari Giuseppe, Monteggia Paolo, Nam Angelo, Negri ten. Guido, Opizzi Attilio, Piano rag. Umberto, Pellegrini Luigi, Perozzo ing. Luigi, Persich Ubaldo, Pirolini geom. Pietro, Poggetti rag. Alcide, Prandina dottor prof. Fabrizio, Puricelli Gino, Revelli prof. Paolo, Robuschi Carlo Agostino, Romita Cicoilio, Ronchi Ettore, Roversi Adone, Sadun rag. Carlo, Sala rag. Luigi, Scalvi agr. Emilio, Scandola Mariano, Scotti geom. Arnaldo, Scurati Giuseppe, Seegelken Theo, Seregni Aldo, Signorini Ciro, Stroppa Mario, Tononi ing. Giulio, Traverso Ernesto, Verri Luigi, Vigorelli dottor Augusto, Villa Vittorio, Visetti Luigi.
Bernareggio. — Crippa Ermenegildo.
Besana Brianza. — Negrinelli Carlo.
Bienate. — Baffa Luigi.
Bollate. — Recalcati Emilio.
Busto Arsizio. — Nicora Giovanni.
Cassano d'Adda. — Rusca ing. Pietro.
Cusano sul Seveso. — Colombo Cesare.
Gallarate. — Sironi Luigi.
Garegnano. — Pedretti Ernesto.
Marcallo. — Cattaneo Egidio.
Melegnano. — Catelani Raffaele.
Monza. — Mariani Paolo.
Rho. — Zanoni Piero.
Turbigo — Thoeny Mario.
MODENA. - *Formigine.* — Perfetti dottor Cincinnato.
NAPOLI. — Cavalcanti dott. Giuseppe, De Angelis Giuseppe, Ferrari dottor Carlo, Filo conte Alfredo, Gerardi Alessandro, Lacapria Raffaele, Laudati Mario, Marcatelli Ulisse, Marini Giulio, Morelli Alfredo, Postolis Omero, Wenner Paolo.
Posillipo. — Galiotti barone Tristano, Warburton J. E.
NOVARA. — Achino cap. Secondo, Andreis ten. Mario, Bertolino cap. Enrico, Bongioanni ten. Luigi, Cordero di Montezemolo Alberto, De Gennaro Musti Ruggiero, De Lauro cap. Giovanni

Gallo ten. Francesco P., Giribaldi Alberto, Joanna ten. Francesco, Lombard Vincenzo, Maggiora Vergano tenente Ernesto, Mallozzi Emilio, Melegari Carlo, Pellerino Andrea, Putzolu Demetrio, Rizza Umberto, Sala Convegno Sottoufficiali 85° Fanteria, Sala Convegno Ufficiali 85° Fanteria, Tajani cap. Francesco, Verona ten. Lorenzo.
Agnellengo. — Bono Antonio.
Aranco. — Battivelli Attilio.
Arona. — Bianchi avv. Serafino.
Biella. — Ariello Pietro, Boggio Emilio, De Thomatis Attilio.
Coggiola. — Protta Silvio.
Croce Mosso. — Gallo Silvio.
Grignasco. — Denicola Ernesto.
Oleggio. — Balsari Natale, Gola Francesco.
Oropa. — Caucino Don Quinto.
Pollone. — Ramella Alfonso.
Ponzone. — Giletti Oreste.
Stroppiana. — Bertone dott. Francesco, Necco rag. Carlo, Palestro geom. Natalino.
Valle Inferiore Mosso. — Simone Ulderico.
Valle Superiore Mosso. — Balbo Giorgio.
Vercelli. — Albertini Fede, Bodo Antonio.
Villadossola. — Giribaldi Candido.
PADOVA. — Boscaro Bozzolan Gian Paolo, Cinti Magg. Umberto, Delpech ingegnere Jacques, Marincola di S. Flora col. nob. Raffaele, Vendramini Mario, Venezze Francesco.
Este. — Unione Ciclistica Estense.
Gazzo. — Grazioli Leonida.
Piove. — Stefani Carlo.
PALERMO. — Calvi ten. Francesco, Genovesi Arnoldo, Parodi ten. Ugo, Duca di Belsito, .
PARMA. — Capello Guido, Geminiani Alberto.
Coenzo. — Dall'Asta Evenzio.
Fornovo di Taro. — Anzani Giovanni.
Ponte Taro. — Bizzi Curzio.
Vicopò. — Mussi Attilio.
PAVIA. — Beccalli Ferdinando, Bertarelli ten. Giuseppe, Bertini ten. Francesco, Castellazzi Pietro Angelo, Circolo Ufficiali 9° Regg. Artiglieria, Provasi Cesare, Solimena Ernesto, Verrone Edoardo.
Godiasco. — Camerini dott. Arturo.
Montù Beccaria. — Baraldi Luigi.
Mortara. — Zucchi Giuseppe.
Gambarana per S. Martino Lamandria. — Zorzogli Cesare.
Vigevano. — Campana Enrico, Ferrari Trecate Vincenzo.
Voghera. — Alfieri Angelo, Amodeo Luigi, Oliva Pietro.
PERUGIA. — Principi dott. Paolo.
Assisi. — ROSSI CHIARA, Venarucci Antonio.
Città di Castello. — Cavalletti Raffaele, Pasqui Icilio, Vincenti Washington.
PESARO. — Fazi Ignazio.
Cagli. — Castracani conte Giuseppe.
PIACENZA. — Draghetti Romeo, Negri di Sanfront conte cap. Vittorio.
Sariano. — Carini Vittorio.
PISA. — Migliori Giuseppe.
S. Vincenzo. — Mussio Gualberto.
Sassetta. — Annibaldi Domenico.
Terricciola. — Gremignai Cesare.
PORTO MAURIZIO. — Pastore geometra Giacomo.
Bordighera. — Livieri Giuseppe, Manighetti Maurizio.
San Remo. — Anselmetti Mario, Bacci Francesco, Birone avv. Germano, Destefani Luigi, Rivaroli Guido.
Ventimiglia. — Barbieri Ferdinando, Garuti Ferdinando.
POTENZA. - *Melfi.* — Cantelli geometra Vincenzo.
S. Chirico Raparo. — Bonadonna Benedetto, Caffaro geom. Tommaso, Montiglio geom. V. Emanuele, Pantalconi geom. Virginio, Ramazzotti geometra Pietro.
RAVENNA. — Jori Ilio, Società Ginnastica "Robur".
Faenza. — Cornacchia Edoardo.
REGGIO CALABRIA. - *Gioiosa.* — Corrente ing. Nicola, Martorelli prof. Francesco E.
Siderno Marina. Taiani Giovanni.
REGGIO EMILIA. — Bondavalli Adelmo, Curti Andrea.
Brescello. — Battioni dott. Guido.
Cadelbosco sopra. — Sanfront conte Giulio.
Scandiano. — Nava dott. Claudio.
ROMA. — Astuti Antonio, Barusso capitano Filippo, Castellani dott. Mario, Comando Divisione Militare Territoriale, De Pfyffer colon. Hans, Ferrari Carlo, Fiorini Giulio Cesare, Fortuna Arnaldo, Giuliani Pietro, Granata Giovanni, Lombardi avv. Adolfo, Maenhoùt Theo, Marconi Marco, Milani Guido, Mori Giuseppe, Mosconi cavaliere Cesare, Novi Aldo, Nuzzolese cap. Michele, Persici Luigi, Petrelli Venanzio, Rossing Bernardo, Saetti Carlo, Santini Oreste, Società Italiana per Automobili "Hermes", Tenedini Alpino, Valente rag. Armando, Vivaldi Raoul, Zuliani Giuseppe.
Bagnorea. — Marchese Lorenzo Gualtiero.
Bracciano. — Albertini avv. Antonio.
Castiglione Teverina. — Olimpieri Angelo.
Montalto di Castro. — Castelli Ruggero.
ROVIGO. - *Villanova Marchesana.* — Dorizza Valeriano, Vacca dott. Vittorio
SALERNO. — Giardina ten. Carmelo, Zuccolini cav. Oreste.
SASSARI. — Violante Enrico.
SIENA. — Cavuoto Abelardo, Palagi notaio Tebaldo, Serafini avv. Arturo.
SONDRIO. — Brondolo Ernesto, Gualzetti ing. Giovanni, Tremonti Luigi.
TERAMO. - *Penne.* — D'Aristotile Vincenzo.
Rosburgo. — Ponno Giuseppe.
TORINO. — Algostino Giovanni, Artom ing. Augusto, Basso Alberto, Beccaria Paolo, Berti Giovanni, Bettrone Giovanni, Borsa Giuseppe, Bursi Luigi, Casolaro Maurizio, Cavaglia Maurizio, Cerino - Zegna Guido, Clément Giov. Battista, Dallola dottor Eugenio, Darbesiò Enrico, Di Monticelli Roero conte Manfredo, Fasano Attilio, Fino Celestino, Fiorina Candido, Fiorina Ernesto, Galvano Eugenio, Garibaldi prof. Enrico, Garneri rag. Gaetano, Ghidini Ferdinando, Gorla Carlo, Maganza Eugenio, Magnani Guglielmo, Manzone Luigi. Minuto Federico, Muratori Luigi, Pagliani ing. Piero, Parodi Mario, Pecivolo rag. Giacomo, Pelazza Francesco, Poma Alberto, Sala Convegno Ufficiali 59° Fanteria, Sclavo Lorenzo, Scribane Paolo, Senno cap. Adolfo, Trofano, Umberto, Viani Felice, Vitali Marzio, Zambrini Attilio, Zeme Pietro.
Avigliana. — Lemarignier Eugenio.
Chivasso. — Lupo Vittorio.
Feletto. — Filiberto Giovanni.
Lanzo Torinese. — Ghiglia Fiorenzo.
Luserna S. Giovanni. — Borgialli Giuseppe.
Montanaro. — REYNERO ALBINA.
Orbassano. — Verrua Lorenzo.
Venaria Reale. — Mazza cap. Lorenzo Roberto, Re Vittorio.
Verres. — Ceretto Flaminio.
TREVISO. - *Busco.* — Munerotto Narciso.
Conegliano. — Sala Convegno Ufficiali 7° Alpini.
Motta di Livenza. — Costantini Emanuele, Perino Antonio, Tagliapietra Carlo.
UDINE. — Oscario Giacomo.
Aviano. — Danin Giovanni.
Gemona. — Fantini Domenico.
Ipplis. — Birri Igea.
Pradamano. — Deganutti geom. Camillo.
Sacile. — Camilotti Piero.
VENEZIA. — Cappellin Ferruccio, Carmignani cav. Costantino, Cavalieri Amelio, Cavalieri Andrea, Favretti Silvio Mondi Giuseppe, Munarini Guido, Siciliano Luigi, Vienna ing. Ferdinando.
Mestre. — Buzzi Umberto, GIROTTO MARIA.
VERONA. — Benini Alessandro, Bucchia cap. Pietro, Cerutti Cesare, Circolo Ufficiali 8° Reggimento Artiglieria da Campagna, Franceschetti ten. Luigi, Marchetti cap. Luigi, Sicher Mario, Silvestri cap. Tullio, Vignola Nereo Filippo, Zoldan ten. Lodovico.
Castelletto. — Morandi don Domenico, Nascimbeni don Giuseppe.
Erbè. — Bertoli Luigi.
Montorio. — Zamboni Lucillo.
VICENZA. — Dalle Vegre Iginio, Modè Gaetano.
Lonigo. — Giudica Alfonso.
Valdagno. — Club Unione
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Jugoglia dott. Antonino.
Saganeiti. — Beuf ten. Carlo, Brichieri Colombi ten. Carlo, De Lorenzo cap. Piliero, Verdone cap. Giovanni.

Estero.

EUROPA.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Bon Achille, Luzzatto Riccardo.
Grado. — Corbatto Luigi.
S. Lucia. — Sassaroli Ugolino.
TRENTINO. - *Primiero.* — Brentel Antonio, Bussolon Graziano, Orsingher Martino, Pedrotti Felice, Vaglienti ingegnere Giulio.
Boncegno. — Baldessari Giusto.
S. Martino di Castrozza. — Taffol Vittore.
S. Michele. — Endrizzi Romano, Gramatica ing. Carlo.

Francia.

Billancourt. — Boucher René.
Nizza. — Trouillon Andrien, Vecchi Giuseppe.
Parigi. — Chabal ing. Henry, Courtial Auguste, Barone d'Astier de la Vigerie, Signorina DE GANAY, Dickin Georges, Fouret Edmondo, Leroy Pierre, Pra Albert.
Tours. — Heyl Alfredo.

Germania.

Berlin-Charlottenburg. — Wigankouv Franz
Stolberg. — Orgler Eugène.
Thann. — Kullmann Pierre.

Inghilterra.

Brighton. — Nicolai Aroldo.
Leeds. Harry Sharp.

Russia.

Mitau. — Pahlen conte Sergio.
Varsavia. — Misani Giovanni.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Bellinzona.* — Meschini Paride.
Biasca. — Prina Giovanni, Valdata Carlo, Zanetti Francesco.
Brissago. — De Marchi Tranquillo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canadà.

Bielefeld. — Heinz Alterange.

Stati-Uniti.

New York. — Adriance W. A.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Parà. — Bosio prof. Ettore, Sacco professore Eugenio.

Repubblica Argentina.

Buenos Aires. — Tachella Juan.

Soci annuali al 30 novembre 1906 .		N. 51 610
Soci annuali inscritti dal 1° al 31 dicembre 1906		» 49
		N. 51 659
Soci dimissionari preventivati al 31 dicembre 1905 . .	N. 5816	
Soci dimiss. al 31 dicem. 1906 »	5121	
	695	52 354
Soci vitalizi al 30 novem. 1906	N. 1204	
» » inscritti dal 1° al 31 dicembre 1906 »	55	1 259
Totale dei soci 1906 come a Bilancio		N. 53 613
Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1906 per l'anno sociale 1907 .		» 1122
		N. 54 735

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della *Rivista*: **Prof. Ottone Brentari.**
Gerente: **Attilio Dalla Cola.**

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ANNO XIII - N. 3 MARZO 1907

GRATIS AI SOCI
DEL TOURING

SEDE SOCIALE
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18 - 50

Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I.

Avviso di convocazione.

A sensi degli art. 27, 28, 29 e 30 dello Statuto Sociale, è convocata in Milano l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano, e precisamente nel giorno di domenica 17 marzo alle ore 15, nel Salone al primo piano del Palazzo dell'Esposizione Permanente in via Principe Umberto, N. 31.

ORDINE DEL GIORNO:

1) Nomina del Presidente dell'Assemblea (art. 33 dello Statuto).
2) Approvazione del verbale dell'Assemblea 10 giugno 1906 (pubblicato sulla *Rivista* n. 7 del luglio 1906).
3) Relazione della Direzione Generale sull'andamento economico e morale del Touring.
4) Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo 1906.
5) Voto consultivo (art. 34 dello Statuto) sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1906.
6) Elezioni:

a) di 6 consiglieri in sostituzione dei signori:

Badini dott. cav. **Mario** — **Gavazzi** ing. cav. **Piero** – **Guastalla** dott. **Gildo** — **Johnson** comm. **Federico** — **Moro** rag. **Piero**

tutti scaduti per compiuto triennio e rieleggibili.

Belotti avv. **Bortolo**

nominato interinalmente dal Consiglio a norma dell'art. 21 dello Statuto;

b) di 3 Sindaci in sostituzione dei signori rag. **Camillo Magnocavallo**, rag. **Attilio Soffredi**, rag. **Gino Turrini** (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'art. 35 dello Statuto) nella *Rivista* dell'aprile prossimo, alla quale sarà annessa la scheda della votazione in merito al Bilancio e per le elezioni alle cariche sociali vacanti. Le schede (a norma degli art. 36, 37 e 39 dello Statuto) dovranno essere ritornate alla sede del Touring non più tardi del 15 giugno 1905.

Lo scrutinio seguirà, per cura dei Sindaci, il 17 giugno 1905.

Il Direttore Generale
Federico Johnson.

Il Consigliere Segretario
Innocenzo Vigliardi-Paravia.

Il Genio del Touring.

Dono offerto dai Consiglieri del Touring al Vice-Direttore Ing. Alberto Riva.

(*vedi alla pagina seguente*).

Bilancio consuntivo 1906 - vedi pag. 88-89

In onore dell'Ing. Alberto Riva.

Alla Sede del Touring, la sera del 30 gennaio, ha avuto luogo una riunione intima e fraterna, per onorare l' ing. cav. Alberto Riva, il quale fu per ben dodici anni Vice-Direttore Generale del nostro Sodalizio, e che, pur restando sempre fra i membri del Consiglio, ha lasciata al comm. Luigi Vittorio Bertarelli la carica nella quale s'era acquistati tanti meriti sino dalla nascita del nostro Sodalizio.

I Consiglieri erano tutti presenti; ed a nome di tutti il Direttore Generale comm. Federico Johnson così parlò:

« In questa festa così intima, io assumo col massimo piacere il compito eccezionalmente gradito che mi viene dato dai colleghi del Consiglio; e lo assumo, in questo fraterno ambiente, senza quella preoccupazione, ben giustificata del resto, dalla quale mi sento non di rado invaso quando parlo in pubblico a nome del Touring, salito, anche nel campo intellettuale, ad una altezza che eravamo ben lontani dal prevedere nei primi giorni di vita del nostro Sodalizio.

« La mia parola, modesta ed alla buona come sempre, sveglierà però questa sera un'eco concorde nel vostro orecchio e nel vostro cuore, e sarà anche... applaudita; perchè plaudendo alle mie parole voi altro non farete che esprimere la vostra gratitudine all'amico ing. Riva per l'opera assidua da lui prestata per ben dodici anni al Touring.

« Caro ing. Riva: tu che fosti fra i primi a dirigere le sorti del Touring, ed a porre le fondamenta del grande edificio, non potrai meravigliarti se fra tutti i tuoi colleghi, che tanto ti amano e ti stimano, sia sorto spontaneo, naturale, unanime il desiderio di presentarti in questo giorno un ricordo, pur modesto, che ti esprimesse il nostro pensiero memore e grato.

« Tu, in mille circostanze, e per la modestia innata del tuo carattere, e per tua decisa volontà, hai evitato di farti conoscere dalle migliaia dei soci nostri, nei convegni, e nelle grandi manifestazioni turistiche; ma tutti noi però abbiamo potuto conoscere da vicino ed apprezzare la tua efficace ed utile azione in favore del Touring, perchè tu fosti sempre prezioso consigliere nelle grandi questioni, nelle quali la tua parola calma e sensata fu in numerose circostanze guida a fortunate deliberazioni.

« Nel giorno in cui, vinti dalla tua insistenza, abbiamo dovuto accettare le tue dimissioni dalla carica di Vice-Direttore Generale, per iniziativa unanime dei tuoi colleghi fu votato per acclamazione il dono che ti presentiamo; e prima che io te lo consegni permetti, amico Riva, che io presenti ai colleghi le mie scuse se ho troppo approfittato della loro bontà facendo sì che questo dono, altamente voluto ed altamente destinato, fosse un lavoro modesto dello stabilimento mio, anzichè opera di officina di ben meritata fama.

« Nel dono a te dedicato, o amico caro, ci lusinghiamo scorgerai tutta l' espressione del nostro sentimento ».

Cessati gli applausi coi quali furono salutate le parole del comm. Johnson, l'ing. Riva ringraziò con voce commossa; e poi le conversazioni durarono a lungo, ed in esse si riandarono colla mente e colla parola tutti i passi del Touring, dai primi tentativi modesti, sino alla pubblicazione della Carta al 250.000.

Il dono presentato all'ingegner Riva consiste in una statua di bronzo di bellissima fattura (modellata nello stabilimento Johnson dallo scultore A. Dal Castagnè) rappresentante *Il Genio del Touring*, e che personifica artisticamente la leggenda scritta sulla base: *Giovinezza forte del Touring — leva sempre alto nei cuori italiani — il simbolo della patria.*

La Carta d'Italia del Touring.

Lo stato del lavoro.—I Fogli di Civitavecchia (27), Roma(28), Frosinone (34),Napoli (35) sono molto avanti. Del Civitavecchia si è già incominciata la stampa, del Roma e del Frosinone si stan finendo le correzioni e l'incisione delle montagne. Il più in arretrato dei Fogli è il Napoli. Spero che si potrà cominciare la spedizione del tutto ai primi di maggio, all'aprirsi della stagione.

Intanto si spingono i lavori della terza puntata (Como, Brescia, Pisa, Bologna-Firenze). Le inchieste per questi fogli sono ultimate e il lavoro di disegno, tranne la montagna, è pure quasi finito. Si è cominciato l'avviamento dell'incisione. Più di trenta fra incisori e disegnatori di vaglia lavorano alla Carta, oltre tutto il personale per la stampa, legatoria, spedizione, ecc., assai numeroso

I fogli della quarta puntata. — La Commissione ha deciso, e il Consiglio ratificato, che i quattro Fogli che seguiranno immediatamente i precedenti siano: Verona(12) Messina (51), Reggio Calabria (52), Catania (56). Quando questi Fogli saranno pubblicati, cioè alla fine del corrente anno o sul principio del 1908, la nostra Carta avrà già un certo insieme, poichè sarà completa la valle del Po da Torino a Venezia e l'Appennino da Savona a Firenze e Bologna. Sarà pure un nucleo organico quello costituito da Civitavecchia-Roma-Napoli, come abbastanza organico può considerarsi il gruppo della Sicilia Orientale, dalle Eolie al Capo Passero, collo Stretto e l'estrema punta dell'Italia Continentale.

Fogli piegati nelle buste o Fogli stesi senza pieghe? — Quando si richiesero i Soci se ritenevano opportuno di avere i Fogli stesi da rilegare in atlante o conservare in cartelle, oppure se li preferivano piegati per uso di viaggio, entro busta, la grandissima maggioranza si pronunciò per quest'ultimo modo d'invio. Però per facilitare a chi vuole oltre la copia « di viaggio » anche la copia « di biblioteca » il Consiglio pose in vendita la copia distesa al tenue prezzo di due lire per i quattro Fogli pubblicati. Ora però una decisione consigliare rende anche più comodo, anzi gratuito l'avere i primi quattro Fogli stesi. *Basta farsi soci quinquennali o vitalizi.* Tanto ai soci nuovi del 1907 che s'inscriveranno come quinquennali o vitalizi, quanto ai vecchi che nel rinnovare rinnoveranno non per uno ma per cinque anni o si faranno vitalizi, quanto infine ai vecchi che hanno già rinnovato e ai nuovi che si sono già inscritti e che invieranno il complemento di altre quattro annate o passeranno nella categoria dei soci vitalizi, il T. darà *gratuitamente* i quattro Fogli distesi. Il dettaglio di questa combinazione di propaganda, destinato ad aumentare enormemente i soci quinquennali, si può leggere a pag. 86 di questa *Rivista* e ad essa rimando i soci.

Spedizione della Carta. — Al ricevimento della presente *Rivista* la spedizione dei primi quattro Fogli sarà quasi ultimata. Il Touring si accorge di questo felice inizio da una attivissima corrispondenza speciale. I soci sono tutti soddisfattissimi del lavoro. Alcuni lo giudicano da un punto di vista estetico, altri ne pregustano l'uso pratico, altri ne apprezzano il valore morale, come iniziativa unica in Italia, ad avere ottenuto pari o simile grado di perfezione tecnica. Molti sentono che il Touring fa fare un altro passo a quella propaganda per la conoscenza del paese con i due soliti suoi coefficienti: la serietà tecnica del prodotto e la diffusione enorme in tutti gli strati sociali. Un numero, esiguo per natura sua, ma prezioso, di soci, valuta la Carta coi criteri del cartografo, cioè dello specialista. Insomma è un plebiscito.

Dei quattro Fogli si fecero due edizioni, di cui la seconda ritoccata in qualche punto in corso di stampa non ha più le mende su cui già richiamammo l'attenzione dei soci negli Indici (la cui stampa incominciò dopo quella dei Fogli) portando alcuni nomi corretti, oltre a una più esatta classifica dei sopra e sottopassi ferroviari.

L. V. Bertarelli.

Collaborazione generale e Collaboratori speciali della Carta d'Italia del Touring dei Fogli 9, 10, 13 e 16.

Compio il dovere di ringraziare qui pubblicamente gli Enti e le Persone che più si prestarono pel lavoro dei primi quattro fogli della Carta. E' certo che, nella gran fretta dell'inizio del lavoro, parecchi nomi saranno sfuggiti a questa nota, compilata su documenti il più spesso esaminati con grande rapidità e trasmessi, dopo stralcio, all'Istituto Geografico De Agostini & C. Mi si vorranno perdonare le involontarie dimenticanze, e si vorrà, spero, dagli interessati segnalarmele, perchè anche i loro nomi siano, in prossima *Rivista*, indicati alla riconoscenza dei soci.

L. V. B.

Per tutti i Fogli.

S. E. l'onor. Cocco Ortu, Ministro di A. I. C. e parecchi Uffici del suo Ministero, specialmente l'Amministrazione Forestale — S. E. il Ministro della Guerra, l'onor. Tenente Generale Viganò — S. E. il Sottosegretario all'A. I. C., onorevole dottor Sanarelli — Cav. dott. Italo Bonardi, Segretario particolare di S. E. il Ministro di A. I. C. — Nullo cav. Angelo — Istituto Geografico Militare — Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, comm. Riccardo Bianchi — Ingegneri capi, e loro Personale speciale degli Uffici Tecnici provinciali e degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile di: Belluno, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Sondrio, Udine e Verona — Oro Michele, segretario presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato — Presidenza del Club Alpino Italiano, Torino — Ing. Enrico Gabet — Monticolo Attilio.

Per il Foglio 9 (Torino).

Abrate dott. Ferruccio, Sommariva Bosco — Banchio Domenico, Moretta — Ballario Antonio, Cavallermaggiore — Barbera geom. Eugenio, Vercelli — Battaglieri Umberto, Casale Monf. — Beccuti avv. Umberto, Moncalvo — Bedarida avv. Federico, Nizza Monfer. — Berta Felice, Santhià — Bona Osvaldo, Caselle Torinese — Borelli avv. Canuto, Asti — Bossi geom. Eugenio, Asti — Buscaglione Bernardo, Graglia — Cappio Valle geom. Italo, Mosso S. Maria — Castini Giuseppe, Ciriè — Caucino Guglielmo, Cossato — P. Ceridano, Cigliano — G. Charley, Donnaz — Colonnetti avv. Casimiro, Chieri — D' Alberto Pietro, Gattinara — De Marchi Ernesto, Trino Vercellese — Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Torino — Fara Guido, Poirino — Fea Carlo, Carignano — Ferrero Gabriele, Lanzo — Ferrero Gioachino, Bra — Gadda avv. Rolando, Alba — Garzena geometra Severino, Orbassano — Cav. Ghiotti, ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Municipale di Torino — Giario G. B., Rivoli — Geom. Giorgio Bernardo, Traversella — A. Giovenale, Villanova d'Asti — Gontier cav. Giuseppe, Verrès — Gremmo Antonio, Biella — Grignolio Pietro, Azeglio — Grosso, Sindaco di Tronzano Vercellese — Ingegneri capi, e loro Personale speciale degli Uffici Tecnici provinciali e degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile di Cuneo e Torino — Locchi cav. Domenico, Torino — Mazzucco dott. Celestino, Crescentino — Peynetti Antonio Giuseppe, Racconigi — Peretti notaio G. B., Ingria — Prof. Ratti, direttore della Rivista del Club Alpino, Torino — Rostain cav. ing. Alfredo, Torino — Sandretti, Sindaco di Santhià — Segretario Comunale di Arboro — Segretario Comunale di Costigliole d'Asti — Sindaco di Brusasco — Sindaco di Champorcher — Sindaco di Donnaz — Sindaco di Soprana — Solano geom. Francesco, Buronzo — Tirone Angelo, Chieri — Valerio Silvio, Pont Canavese — Vannio geom. Roberto, Canale — Ing. G. Vergnassi, Ufficio Tecnico Lavori Pubblici, Torino — Vigliardi Paravia cav. Giuseppe, Torino.

Per il Foglio 10 (Milano).

Alzona comm. Luigi, Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Milano — Amelotti Vittorio, Alessandria — Arena Luciano, Acqui — Bagliardini Enrico, Pregola — Bertini ing. Angelo, Milano — Bianchi-Crema Ugo, Mortara — Biffi Giovanni, Saronno — Bonafede rag. Vincenzo, Stradella — Bossedi Giovanni, Voghera — Botti Giuseppe, Varzi — Bovara Felice, Monza — Brucellaria Giuseppe, Bobbio — Calvi Goffredo, Casale Monf. — Cardano Beniamino, Turbigo — Casavassa rag. Alessandro, Alessandria — Castelli dottor Luigi, Castelletto Scazzoso — Cavagna Amilcare, Corteolona — Conti ing. Ettore, Milano — Cortese dott. Alessandro, S. Angelo Lodigiano — Costanzo Cesare, Occimiano — Croscio avv. Alessandro, Borgo Vercelli — Crosta Ferruccio, Magenta — De Carolis Matteo, Bereguardo — Della Torre Francesco, Busto Arsizio — Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Milano — Faravelli Agostino, S. Maria della Versa — Finzi Aldo, tenente del Genio, Pavia — Gagliardi Giuseppe, Oleggio — Gandini dott. Vincenzo, Valenza — Giacchetti Gioachino, Gorla Minore — Giani Corrado, S. Stefano Curone — Gilardi rag. Ernesto, Belgioioso — Goglio Edoardo, Rho — Gualco Francesco, Capriata d'Orba — Guagnini dott. Giuseppe, S. Nazzaro de' Burgondi — Ingegneri capi, e loro Personale speciale degli Uffici Tecnici provinciali e degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile di: Alessandria, Milano, Novara e Pavia — Ispettore capo del Distretto Forestale di Como — Lorenzetti Silvio, Melegnano — Maggioni avv. Cesare, Rocchetta Ligure — Mapelli G., Nerviano — Marelli Alberto, Desio — Mauri avv. Giuseppe, Gorgonzola — Mazzoldi Antonio, sotto ispettore capo del Distretto Forestale di Como — Milanesi ing. G. B., Novara — Nessi Piero, Como — Offizio Ambrogio, Paullo — Panizza Ulisse, Tortona — Passalacqua Giuseppe, Casei Gerola — Pellecchi Nicola, Basaluzzo — Poggi Santo, Garlasco — Pozzi ing. Giovanni, Novara — Rampini, Segr. com., Carbonara al Ticino — Re Fortunato, Cerro Maggiore — Rag. Rosmini, S. Salvatore — C. Rovescala, Binasco — Semenza ing. Guido, Milano — Sindaco di Robbio — Società Anonima " L'Agognetta ", Voghera — Società Italiana per Condotte di Acqua " Canale Villoresi ", Milano — Stefanelli Giacomo, Pianello Val Tidone — Stucchi Giuseppe, Vimercate — Vecchio Enrico, S. Zenone Po — Geom. prof. Volpi, Robbio Lomellina.

Pel Foglio 13 (Venezia).

Amministrazione Azienda Gallare, Migliaro — Antenori ingegnere Guido, Monselice — Bandi Virginio, sotto ispettore Forestale, Ravenna — Ing. Barcelloni, Genio Civile, Rovigo — Bellati Antonio, sotto ispet. Ripart. Forestale, Vicenza — Bellini Adolfo, Comacchio — Borghetti Angelo, sotto ispettore Distretto Forestale, Tregnago — Callegari dott. Alberto, Chioggia — Castellani ing. dott. Vittorio, ispettore Ripart. Forestale, Vicenza — Chizzolini ing. Luigi, Massafiscaglia — Club Alpino Italiano, Sezione di Vicenza — Conciani Guido, sotto ispettore Distretto Forestale, Bassano — Consorzio della Grande Bonifica Ferrarese — Costa Italo, Loreo — Direzione dei Lavori della Ferrovia di Valsugana, Bassano — Donà avv. Gaetano, Adria — Fadinelli ing. Giulio, Este — Faulin Tito Livio, Camisano — Felegati Arturo, Occhiobello — Ferretto Tullio, Treviso — Ferroni Filippo, Poggio Renatico — Ghirardi Giulio, Mirano — Giolo avv. Gino, Rovigo — Gualdi Ugo, Codigoro — Ingegneri capi, e loro Personale speciale degli Uffici Tecnici provinciali e degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile di Ferrara, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia e Vicenza — Lenzi Giovanni, Ariano Polesine — Mantovani ing. Vico, Copparo — Marchiori Guido, Lendinara — Marzola Giovanni, Portomaggiore — Negrisoli Aurelio, sotto ispettore Forestale, Vicenza — Niccolini cav. dott. Pietro, Ferrara — Orsolato dott. Giovanni, Padova — Pasini ing. Pietro, Ferrara — Pellegrini Vittorio, sotto ispettore Distretto Forestale, Caprino Veronese — Perazzolo Nestore, Camposampiero — Piovan Giulio, Vicenza — Pizzolato, ispettore Forestale del Ripartimento di Bologna — Prandstraller avv. Carlo, Noale — Salvadego Molin conte Francesco, Cavarzere — Sartori Luigi, Montagnana — Ing. Sartori, Venezia — Segretario Comunale di Contarina — Società per la Bonifica dei Terreni Ferraresi, Torino — Solmi Marco, Piove di Sacco — Tassio Mario, sotto ispettore Distretto Forestale, Asiago — Vittorelli nob. avv. cav. Carlo, Venezia — Zanetti Cesare, Arcugnano — Zennini Gioachino, Ostellato.

Per il Foglio 16 (Genova).

Badano Cesare, Sassello — Camogli ing. Guglielmo, Genova — Crociglio Alfredo, Torriglia — I. Federici, vice segretario del Club Alpino, Genova — Ing. Gottardi, ispettore Forestale, Genova — Gritto ing. Celso, Ovada — Ingegneri capi, e loro Personale speciale dell'Ufficio Tecnico Provinciale e dell'Ufficio del Corpo Reale del Genio Civile di Genova — Levrero Mario, Pontedecimo — Prof. Rovereto, dell'Università di Genova — Salvanelli Marco, Recco — Sindaco di Cicagna — Sindaco d'Isola del Cantone — Traverso prof. Giuseppe, Savona — Trotta cav. Erasmo, Istituto Idrografico della R. Marina, Genova — Vassallo avv. Guglielmo, Ronco Scrivia.

IN AUTOMOBILE IN SAVOIA

Lasciata Torino prendemmo la via di Ivrea, e di là c'inoltrammo per la Val d'Aosta, la bella valle, dall'aspetto severo, sfiorata quasi da un soffio di medioevo che si leva dai molti castelli eretti sulle colline intorno, mentre le torri merlate sembrano guardare giù all'amica Dora.

A pochi chilometri da Aosta si scorge sulla destra del fiume il castello di Fénis, sul quale si modellò in parte il castello medioevale di Torino.

Aosta.

A chi entri nella cittadina di Aosta sembra di ritrovare un lembo del romano impero, che il feudalesimo ha tentato invano di abbattere. L'arco di Augusto, il quale sorge a ricordare la vittoria che sui Salassi riportarono i Romani, e le Porte Pretoriane, sono monumenti ben degni di Roma eterna, e vivi ancora nelle rovine loro più che le case intorno, liscie di calce e dipinte a colori smaglianti.

In contrapposto ad essi per la sua modernità si erge la statua a Vittorio Emanuele II, il *Roi chasseur*, la quale, se non rammenta all'italiano il Re soldato che gli ridonò la patria, glielo rappresenta però sotto l'aspetto ch'egli assumeva nella sua cara vallata, dove così lo videro e così lo amarono i suoi valdostani.

Dopo Aosta si comincia a scorgere il bel profilo del Monte Bianco, trionfante di candore fra le montagne più basse e verdeggianti. Per la distanza le sinuosità scompaiono, ed è come un sorriso adamantino che si diffonde da quel colosso, quando la luce del sole l'abbraccia tutto.

Ma presto lo perdiamo di vista, chè monti più bassi e più vicini lo nascondono allo sguardo nostro, quasi per farlo apparire più sfolgorante e maestoso quando lo ritroveremo nella vallata di Chamonix.

Il Piccolo S. Bernardo.

Siamo sulla via del Piccolo S. Bernardo. Brevi nevai brillano all' intorno, come chiazze bianche sparse sui prati e fra le rocce. Un laghetto dall'onda cupa riflette la severa bellezza dei luoghi.

A un tratto, allo svolto della via, alcuni soldati ci apparvero. Come sembrava bella la gualcita divisa dei nostri alpini, lassù fra quei monti! Poveri giovani, relegati sulle più alte sommità per la sicurezza della patria! Noi non ne apprezziamo abbastanza i generosi sacrifici morali e materiali: dobbiamo dunque oltrepassare i nostri confini per amare i soldati d'Italia?

Eccoci all'Ospizio. Dieci secoli di carità sono stati vissuti da ignoti e grandi benefattori fra quelle mura, sorte sulle rovine di un tempio pagano, donde le preci salivano a Giove. Là, dove l'antichità pregava il suo Dio, il medioevo e l'età moderna operarono in nome di Dio.

Imagine vivente di abnegazione è la bella e veneranda figura dell'abate Chanoux. Da quarantasei anni egli abita quelle alte vette, scendendo al piano solo di tratto in tratto per passarvi qualche mese; coltiva lassù molte varietà di piante alpine, e specialmente quelle che tendono a scomparire. Quel giardinetto è rinomato fra i botanici, sebbene un profano non veda in tante pianticelle rare se non poche fogliuzze verdi uscenti appena dal suolo.

All'Ospizio fummo ricevuti in modo gentilissimo. Mezzogiorno era già sonato; ma tuttavia venne improvvisata per noi una colazione ottima, che terminammo libando a piccoli sorsi l'aurea *Chanousia*.

Molti automobilisti sostano di preferenza a qualche alberguccio di qua o di là dall'Ospizio. Essi ignorano certo come tutto ciò che si guadagna lassù, è impiegato a scopo di beneficenza. Chi giunge fra quei monti quando il sole d'estate rende tepida l'aria, non pensa che durante l'inverno rigido qualche pellegrino mezzo assiderato arriva a stento al varco: ma a questi pensano il padre Chanoux e i suoi generosi cooperatori.

La Valle dell'Arve.

Oltrepassato lo spartiacque, il versante francese del Piccolo S. Bernardo presenta un aspetto del tutto diverso dall' italiano. La valle è più ampia, più aperta, e i campi sparsi, dorati di frumento, che si scorgono in fondo, tolgono alla montagna la sua bella poesia selvaggia.

Si giunge poco dopo ad Albertville, che nel 1835, per la riunione di due paesetti vicini fu dichiarata città, e così chiamata in onore di Re Carlo Alberto.

Se la strada che conduce a Chamonix è bellissima nella sua seconda parte, nell'ultima è addirittura un incanto. Il villaggio di Mégève sembra accoccolato in un prato verde leggermente ondulato, cui gli alberi disseminati in gruppi, quasi ad arte, danno l'aspetto di un parco ridente; ma giunti alla valle dell'Arve non più una bellezza soave ci allieta, bensì una bellezza grandiosa ci impressiona. Sotto a noi giace Saint Gervais, fumante da' suoi alti camini; e mentre risaliamo il corso del fiume, vediamo le montagne delle due rive avvicinarsi sempre più le une alle altre, quasi per sbarrarci la via; e tutt'a un tratto, a una rapida svolta della strada, candido, maestoso appare il Monte Bianco. L'occhio, stupito, si chiude un istante, quasi radunando le sue forze per sostenere lo spettacolo meraviglioso.

Il verde degli alberi vicini, la bruna roccia tagliata a picco sulla via, fanno risaltare più luminoso, sullo sfondo,

Sulla strada del Lautaret.

L'arco di Augusto in Aosta

Il Monte Bianco da Val d'Aosta

il candore delle nevi eterne. E' un paesaggio incantato, dalle tinte severe che danno, forse per ciò, maggior forza alle linee ardite del contorno.

Arrivammo a Chamonix verso l'ora del tramonto. E' quello il momento in cui le nubi vanno a baciare le alte vette, portando alla terra il saluto del cielo. Poi, le nubi levandosi, scorgemmo i ghiacciai luccicare agli obliqui raggi del sole morente, come se grossi diamanti fossero serrati in essi.

Il Ghiacciaio.

Ma soltanto il giorno seguente compresi, nel traversare il « mar di ghiaccio », il vero fascino dell'alta montagna; per la prima volta sentii la potenza di quel fascino, il quale sacrifica sempre vittime nuove alle sublimi e implacabili sirene della natura.

Forse l'azzurro del cielo è più intenso, forse l'azzurro del mare è più profondo; ma nè l'uno nè l'altro è così dolce, così trasparente, così schietto, come l'azzurro del ghiaccio. Mi sembrava che là, fra quelle pareti cristalline, ignoti esseri dovessero vivere una vita ignota, divinamente bella. Le tinte rosee, le tinte verdi e cerulee che salgono dai crepacci, che si stendono sulla superficie nevosa, mi parevano colori purissimi: non erano invece se non stupende illusioni!...

Ingresso della Certosa.

Piccoli ruscelli correvano mormorando le soavi parole della bellezza che regna nelle più serene regioni della terra. Oggi quelle piccole onde parlano forse la lingua selvaggia del mare: esse canteranno un giorno il loro inno di morte fra i geli del polo, prima di risorgere a nuova vita.

Credo che nessuna descrizione possa far intuire, a chi non l'ha provata, l'infinita attrattiva di un ghiacciaio. Bisogna andare lassù, sentirsi avvolti da quella tranquilla armonia di forme e di colori, sentirsi colpiti dalla grandiosità così pura delle vette circostanti, per penetrare l'anima dell'alta montagna. Quando, compresi di un'ammirazione infinita, si ha l'impressione di essere moralmente più grandi, più buoni, allora, allora soltanto il divino fascino ci ha vinti.

Fui presa a un certo punto dal desiderio di rimanere per qualche ora sola, silenziosa nella contemplazione di quel paesaggio magnifico; ogni passo che me ne allontanava risonava cupo all'orecchio mio, come un'eco triste e monotona. Mi volgevo di tratto in tratto per fissare bene nella memoria quel sublime angolo del creato, e quando, procedendo in un bosco di basse conifere, più non lo vidi, ebbi l'illusione di avere attraversato in sogno un paese fantastico.

Ginevra.

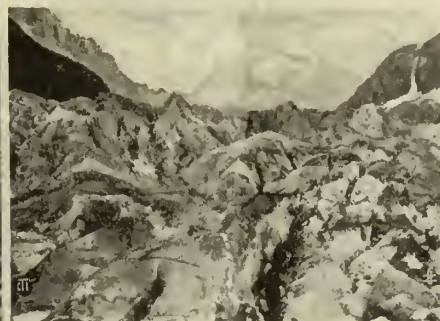
L'indomani prendemmo la via di Cluses, per recarci a Ginevra. E' questa una città grande piuttosto che grandiosa, di quell'aspetto commerciale e borghese, ch'è comune alle principali città della Svizzera, dove la vita ferve con alacrità, ma senza confusione. Il suo lago nell'insieme non è poetico: è bello e fulgido: solo presso qualche paesetto chiuso in una piccola baia, o dove un ricordo di tempi antichi sfida i secoli, scende un raggio di poesia.

Non m'indugio qui a ricordare i numerosi castelli sparsi sulla costa, fra cui quello di Morges, dall'aspetto guerriero, e quello di Clarens posto sopra una altura, donde sembra spiare intorno, e raggiungo tosto il castello di Chillon. Punto più pittoresco non si può trovare lungo le rive di tutto il Lemano! Una piccola penisola si avanza nel lago, e su di essa riposa il forte edificio rispecchiantesi per tre lati nell' acqua limpida. Riposa e rammenta le vecchie battaglie, le vecchie vittorie, le vecchie sconfitte: riposa vinto, ma glorioso.

Lontano la « Dent du Midi » candida, sfuma nella tinta pallida e luminosa del cielo.

Chillon.

Chillon si può dire un gioiello sabaudo abbandonato in terra straniera. Rifabbricato e fortificato verso la metà del secolo XIII da Pietro II di Savoia, detto il Piccolo Carlomagno, esso fu la dimora ove questo principe cercò riposo dopo le fatiche di una vita avventurosa e guerriera; ed ivi morì. I principi di Casa Savoia lo abitarono di frequente e lo adibirono ad uso di prigione di stato. Bonivard, nemico di Carlo III, vi fu rinchiuso due volte: la seconda vi rimase per ben sei anni, e riebbe la libertà nel 1536, quando gli Svizzeri riuscirono, dopo molti stenti, ad espugnare Chillon. Il sotterraneo dove, con altri rivoltosi, languì Bonivard, è di un effetto magico, con le sue alte colonne sostenenti le volte ardite: in un

La Mer des glâces visto dal Montanvert.

Sul ghiacciaio.

La Mojie.

angolo si apre sul lago un foro, donde i giustiziati scendevano all'estrema dimora; e il loro misero corpo, formato un vortice gorgogliante nell'onda di pallido zaffiro, si posava e giaceva sul fondo melmoso e buio. Forse i prigionieri vedendo passare dal loro carcere i cadaveri dei compagni, provavano più vivo il terrore di una simile fine, e deponevano ogni pensiero di ribellarsi ancora quando avessero, un giorno, riacquistata la libertà.

La Valle dell'Arve ed il Monte Bianco.

Ripaglia.

Un altro castello caro all'italiano è quello di Ripaglia. Esso fu costruito da Amedeo VIII, allorchè, stanco della vita di corte, cercò un luogo solitario e ritirato. A Ripaglia nel 1434 il duca abdicò in favore del suo primogenito; a Ripaglia andarono ad annunciargli la sua elezione ad antipapa. Il fabbricato è basso e alquanto internato nella costa: sembra ch'esso voglia celarsi per poter, alla sua volta, celare all'occhio profano le memorie del santo.

Ginevra si stende in un lungo sobborgo fino a Carouge, dove si rientra in Francia.

Annecy

Annecy è una bella cittadina, nella quale l'antico si confonde al moderno armoniosamente. Dalle vie nuove ornate di alberi, si passa alle vecchie fiancheggiate di portici, e da queste alle antiche, dove le case sono di pietra e di legno. Il castello, che apparteneva ai conti del Genevese, ridotto ora a caserma, domina la città, davanti alla quale si apre, come un sorriso d'azzurro, il piccolo lago di Annecy. Pieno d'incanto, esso serba le sue coste ancora vergini: solo poche case bianche e una villa turrita, mezzo velata da folti alberi e sporgente sopra una penisoletta, gli danno un po' di vita, ma ne lasciano intatta la poesia.

Sulla strada del Piccolo San Bernard

Da un lato rocce scoscese si riflettono nell'acqua che assume in quel punto color di smeraldo. Si direbbe che, raddoppiando a questo modo la loro imagine, vogliano mostrare quanta potenza nota ed ignota possiedano, acciò che la mano dell'uomo non tenti domarle.

Da Annecy andammo a visitare le gole del Fier, dove il torrente, dopo essersi aperto, col lavoro di secoli, un varco angusto e profondo nella montagna, innalza, scrosciando, un inno perpetuo alle forze della natura. Le due muraglie avvicinano talora i loro massi a tal punto che quasi si toccano; si allontanano altrove tanto da lasciar passare un fascio di luce più luminoso, il quale si rifrange con riflessi fantastici nell'acqua, che scorre spumeggiante in fondo all'abisso. Qualche alberello spunta dal sasso, qualche piccola pianta sbuca tra le fessure, lasciando pendere i suoi rami fluenti in quell'orrido fremente di forza e di mistero. Nella profondità impressionante di quella spaccatura terrestre, le chiazze verde-cupo che occhieggiano basse e i rami che in alto temperano l'aria di verde, sembrano stendere un velo di pace.

Il Passo del Lautaret

Altacomba.

Da Annecy passammo a Chambery, e il giorno seguente ci recammo al lago di Bourget. Saliti sopra un piroscafo (indegno davvero dei nostri tempi!) ci dirigemmo verso il castello di Altacomba, proprietà del Re d'Italia. Quale gioia intima provai esclamando liberamente in suolo francese: *Evviva Savoia !*

L'abbazia di Altacomba venne fondata nel secolo XII da Amedeo III. Vi sono sepolti parecchi principi della casa di Savoia. Le due tombe più notevoli sono quelle di Amedeo V e di sua moglie, Alice del Viennese.

E' doloroso per un italiano vedere divenuta straniera la terra sulla quale sorge un monumento cui l'anima della propria patria ha infuso forza, bellezza ed arte; e se pure un sentimento della gloria antica lo rende orgoglioso dei suoi antenati, nessun conforto egli può trovare dinanzi al sepolcro che racchiude un corpo, sopra il quale il suo paese ha dei diritti: i diritti di un padre sul figlio. Gli sembra che quella poca terra, ch'egli non vede, ma sa giacente nella tomba fredda, sia terra della sua Italia, sia un lembo di essa rapitole per sempre.

Quando, uscendo dal castello, rividi il lago triste e severo, mi parve che si levasse un soffio del passato a portare un saluto a quei morti gloriosi di casa Savoia.

La Grande Chartreuse.

Partendo da Chambery ci dirigemmo verso il gruppo della Grande Chartreuse. I monaci, due anni or sono espulsi di lì, erano certo artisti e poeti, perchè dal primo convento, che si trova a mezza costa, al convento grande, posto sulla vetta del monte, è un percorso addirittura meraviglioso. Quel tratto di pendìo, il quale apparteneva tutto ai Certosini, viene chiamato «il Deserto», ed ivi il passaggio era interdetto a chi non fosse monaco: se gli amici della chiesa piangono dunque la recente espulsione dei frati da quei luoghi stupendi, gli amici della natura godono di poter sciogliere ad essa un nuovo canto di ammirazione.

La strada segue il corso sinuoso del Guier, stretta fra due pareti rocciose e verdeggianti per alberi annosi. Dal letto del fiume, che gli alti massi soprastanti vestono di ombra, sale il rombo continuo dell'acqua in tumulto, rimormorante forse le meste parole di chi sa quanti Certosini delusi della lor vita passata, morti a quella del mondo. Essi,

risalendo la montagna, provavano forse un senso di gradito sollievo, mentre l'aria diveniva più leggera e la natura abbandonava il suo aspetto severo e imponente per risplendere semplice e pura sulla vetta, ricca di sole e di colori nuovi.

La Certosa sembra un villaggio dai tetti acuminati, dai quali sorge qua e là un piccolo campanile aguzzo.

Internamente lunghi chiostri la percorrono in tutti i lati; graziose celle, simili l'una all'altra, mostrano come quei solitari abitatori volessero, in ogni cosa, considerarsi uguali tra loro. Era soltanto un'apparenza. Quanti pensieri, quanti sentimenti diversi agitarono quelle anime! Quante gioie, quante sofferenze furono celate dal comune significato di parole comuni!

Ed ora a chi va lassù e visita le celle dei frati e le vede simili l'una all'altra, sembra che da ciascuna di esse spiri lo stesso alito di umiltà sottomessa e serena, e non pensa che fra quelle mura visse tutto un mondo pieno di passioni, volontariamente represse!

Grenoble.

Nel pomeriggio lasciammo la Grande Chartreuse, diretti a Grenoble. E' bello il punto in cui, uscendo dalla galleria di Napoleone I presso la grotta di Echelles, la vallata dell'Isère si presenta a un tratto, resa più luminosa dal contrasto con la scialba luce che penetra nel traforo. Ed è anche bello l'apparire improvviso di Grenoble, distesa sulle due rive del fiume, che la lontananza vela di una leggerissima nebbia azzurrina.

L'Abbazia di Altacomba.

Grenoble è una città grande, dall'aspetto moderno, coronata dalle Alpi biancheggianti che la chiudono in larga cerchia. Non parlerò dei suoi monumenti, se si eccettui la statua di Baiardo « il cavaliere senza macchia e senza paura », posta dinanzi al palazzo di giustizia, come un protettore; la cattedrale, in cui un ciborio del 1450 è pregevolissimo e rappresenta in piccole proporzioni la facciata di una chiesa; e una cripta del VI o del VII secolo, che era anticamente una cappella, a poco a poco sepolta dal terreno franatole d'intorno. Poi vi fabbricarono sopra la chiesa di S. Lorenzo, e solo più tardi disseppellirono il tesoro per lunghi anni ignorato. I muri e le colonne della stranissima cripta sono di terra impastata di ciottoli o di semplice ghiaia. Chi direbbe che simili costruzioni abbiano tanta resistenza da sfidare i secoli?

Ma lasciamo la città. L'aria libera e pura dell'alta montagna, quella che stimola il nostro pensiero ad elevarsi al disopra delle meschinità della vita, a tutto dimenticare dinanzi alla sublime bellezza della natura, ci chiama anche una volta a sè.

La Valle del Romanche.

Seguiamo la valle del Romanche, fiume singolare per la sua tinta rossastra di cui ci dà ragione, parecchi chilometri più in su, una cascata che, staccato all'intorno gran copia di terriccio, lo trasporta in basso, formando un torrentello dalla schiuma rossigna.

Lago di Annecy.

Vario è l'aspetto di quella gola. Un colore di roccia chiaro uniforme la rende, da principio, mestamente bella. Sembra un quadro a seppia, dal disegno perfetto ed armonioso. E quando, all'uscita di una galleria (parecchie se ne attraversano) si vede la montagna spiccare al di là incorniciata dal foro buio, si capisce come un contrasto di luce possa rendere luminoso e fulgido anche un paesaggio scarso di colore. Oltrepassato Bourg-d'Oisans tutto si cangia in verde, mentre lontano i ghiacciai del Pelvoux cominciano a risplendere. Ma giunti a La Grave, la Mejie si mostra grandiosa, maestosa di là dal torrente.

Per la prima volta dopo la nostra partenza da Chamonix, eccoci di nuovo vicini alle nevi eterne, che lassù brillano candide, immacolate; di sotto grosse pareti di gelo mandano riflessi smeraldini; una caverna si apre, si addentra nel monte, offrendo occasione agli speleologi di scrutarne i placidi e profondi misteri.

Lasciato il villaggio di La Grave e fatti pochi passi in una bella lunga galleria, mi volsi: la Mejie scintillante spiccava mirabilmente sullo sfondo.

Dal Lauteret al Monginevra.

Arrivammo al colle del Lauteret verso sera. Le nubi tagliavano a metà i monti circostanti, quasi che le cime volessero rimanere sole, incontaminate al di sopra del mondo.

Eravamo all'altezza di 2075 metri. Tutto intorno aveva assunto l'aspetto dell'alta montagna, nè il freddo mancava davvero!

Era bello bello bello lassù!

Per la valle del Guisane scendemmo a Briançon poi, seguendo la Durance, ci dirigemmo al Monginevra. La bella strada sale rapidamente, ed i nostri automobili si seguivano a poca distanza l'uno dall'altro, superando conquistatori le svolte ripide e brusche. La vittoria del progresso si fondeva mirabilmente con la vittoria della natura.

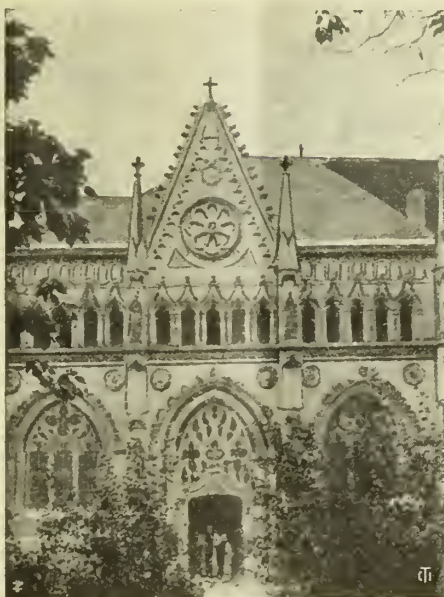
Nulla dirò della vecchia e forte cittadina di Briançon, e del comodo e splendido passo del Monginevra, perchè dell'uno e dell'altro si parlò nel precedente numero della *Rivista*.

Al passo del Monginevra, fra i prati incoronati d'alberi, passando dalla valle della Durance a quella della Dora, rientrammo in Italia. Allora mandammo alla Francia il nostro saluto.

Scendevamo rapidamente, ma ammirando sempre quei paesaggi incantati. Ci sembravano più belli degli altri, perchè un soffio di patria li sfiorava. Passammo Cesana, Pragelato, ridente fra le praterie verdi, Fenestrelle distesa sulla costa di un piccolo monte, con i suoi tre forti che la coprono tutta da un lato; poi, divorando la via, ritrovammo la pianura.

Mentre l'automobile fuggiva fuggiva sulle larghe vie del Piemonte, e davanti a noi sorgevano, come ombre deboli nel crepuscolo della sera, le cupole e le torri della « regal Torino », mi volsi e corsi a cercare con lo sguardo le Alpi lontane. Il Monviso, dal profilo fantastico di sfinge dileguante a poco a poco nella tinta cinerea del cielo, mi porse il loro ultimo addio.

CORINNA CORINALDI.

(*Padova*) *socia del T. C. I.*

FERROVIE

Per il passo dello Spluga.

Il governo del Cantone dei Grigioni ha presentato sin dal mese di novembre al Governo Federale la domanda di concessione della ferrovia dello Spluga, che tanto interessa la nostra nazione. La domanda e la relazione annessa sono riassunte nell'*Ingegneria Ferroviaria*.

Risulta che l'intiera linea Coira-Chiavenna è computata per la lunghezza di km. 84, dei quali 50,925 in territorio svizzero e il resto in territorio italiano.

Le espropriazioni sono calcolate per due binari, ma la costruzione è prevista per uno solo, anche per la grande galleria, della complessiva lunghezza di km. 26,135 che avrà tre stazioni equidistanti di incrocio nella galleria stessa.

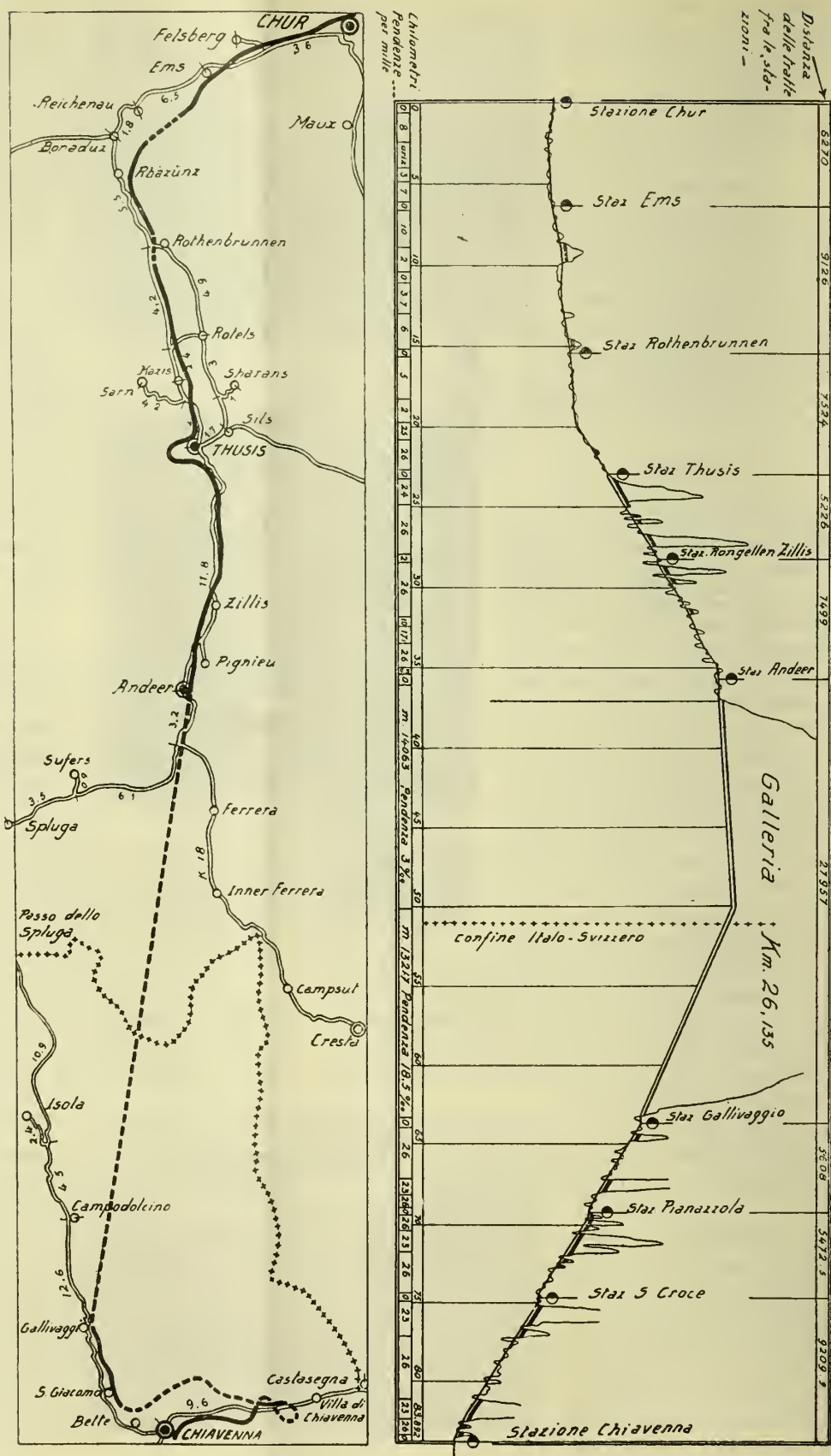
Il raggio minimo è di metri 300; la pendenza massima è del 26 ‰.

La linea da Coira a Rothenbrunnen sarà esercitata a vapore, e di là a Chiavenna a trazione elettrica.

La presentazione del progetto definitivo deve farsi in due anni.

Nella relazione il Governo afferma che la nuova ferrovia sarà via principalissima di traffico tra nord e sud per tutta la regione che corre tra il Gottardo e il Brennero.

Considerato che il centro del traffico della Svizzera verso la Germania è il Lago di Costanza, e quello della zona cisalpina è il Lago di Como, lo Spluga si presenta come la via naturale più breve tra questi due centri.

E' noto come al progetto dello Spluga si opponga un progetto rivale del Greina, contro l'adozione del quale la relazione adduce motivi che dovrebbero essere esaurienti. Come linea che abbrevia le distanze la relazione dimostra in prospetto che la linea proposta è la più economica e conveniente nei rispetti del tempo e dello spazio.

Citiamo qui alcune tra le città più frequenti per i traffici e per le comunicazioni:

Italia.	Gottardo	Spluga
Zurigo-Milano	km. 375	km. 341
» Genova	» 510	» 492
» Venezia	» 637	» 557
S. Gallo-Milano	» 464	» 330
» Genova	» 599	» 480
» Venezia	» 726	» 645
Germania.		
Francoforte-Milano	km. 711	km. 727
Stoccarda-Milano	» 544	» 527
Monaco-Milano	» 665	» 539
Berlino-Milano	» 1246	» 1119

Nella relazione è illustrata l'importanza del passo dello Spluga negli speciali riguardi dell'Italia, che vi avrebbe comunicazioni più brevi colla Svizzera orientale, col Vorarlberg, col Tirolo occidentale e colla Boemia settentrionale.

E' illustrato altresì il vantaggio dell'impulso fortissimo che la nuova ferrovia darebbe al traffico internazionale nel bacino del Lago di Como e nella parte adriatica, facendo lo Spluga una efficace concorrenza al passo del Brennero.

Nella relazione si fa cenno anche ai rapporti che la nuova comunicazione ferroviaria avrebbe colla grandiosa opera avvenire di canalizzazione, che dovrebbe congiungere il mare del Nord coll'Adriatico, col mezzo di un canale dal Reno praticabile fino al Po, completato con altri di là del Ticino fino ai laghi Maggiore e di Como.

La relazione continua con un minutissimo rapporto tecnico sulle condizioni di costruzione della linea.

L'assetto ferroviario di Milano

Il Comune di Milano ha pubblicato la relazione della Commissione per lo studio del migliore assetto ferroviario di Milano, dalla quale si desume che la risoluzione del problema degli scali ferroviari milanesi, resterebbe definita sulle basi seguenti:

A. — *Per la Stazione di smistamento.* — Soppressione degli attuali impianti al Sempione e costruzione di una nuova stazione di smistamento presso Lambrate, lungo la linea di Venezia, al di quà o al di là del fiume Lambro, stazione da costrnirsi por gradi in relazione agli aumonti dei traffici sino a raggiungere la potenzialità massima di smistamento di 10 000 carri al giorno. Tale stazione sarebbe in direzione radiale rispetto alla città e non ostacolerebbe quindi in alcun modo, anche in ragione della sua distanza dall'abitato, la libera espansione edilizia cittadina.

B. — *Pel servizio merci a piccola velocità.* — Conservazione dello scalo di Porta Romana; abbandono completo dello scalo merci a Porta Garibaldi, costruzione d'un nuovo scalo merci a Nord del Cimitero Monumentale in aderenza alla attuale linea Milano-Torino. Trasporto degli Uffici della R. Dogana al nnovo Scalo merci da costruirsi come sopra.

C. — *Pel servizio viaggiatori e merci a grande velocità.* — Abbandono completo o definitivo della attuale Stazione Centralo e servizi annessi e successiva demolizione dei fabbricati e del terrapieno di rilevato. Costruzione di una nuova grande Stazione passeggieri di testa sulle aree a Nord della Stazione Centrale adottando il tipo a due piani con piani del ferro rilevato od almeno 7 metri sul piano stradale, svolgendosi i servizi nel piano inferiore, ove sarebbe pure disposto il servizio per gli arrivi e le partenze spedizioni e svincolo delle merci a grande velocità.

Conservazione dell'attuale Scalo di Porta Ticinese, riducendo la staziono di testa.

D. — *Costruzione di un nuovo scalo a Porta Vittoria per le merci a grande velocità.*

E. — *Costruzione in località opportuna da prescegliersi di un altro scalo speciale per il bestiame.*

F. — *Impianto di nuove stazioni sussidiarie*: a Greco, trasformando l'attuale formata, a S. Cristoforo e in località da precisarsi a Sud di Milano, questa ultima con destinazione prevalentemente industriale.

Guide di linee ferroviarie.

(*Testo del prof. Ottone Brentari*).

I gruppo: 1. Milano-Torino; 2. Milano-Bologna; 3, Milano-Verona.
II » 4. Milano-Gonova; 5. Gonova-Spezia; 6. Genova-Ventimiglia.
III » 7. Verona-Venezia; 8. Venozia-Bologna; 6. Bologna-Firenze.
IV » 10. Milano-Arona; 11. Torino-Arona; 12. Arona-Iselle.

Ogni guidina (illustrata e con carta-geografica) cent. 50; per i soci del Touring un'intoro gruppo L. 1. — Inviare commissioni e vaglia alla Direzione del Touring, via Monte Napoleone. 14 — Milano.

Le strade
ed i servizi automobilistici.

A Parigi si è costituita la *Société Française d'Initiative pour les Transports par Automobiles* (materiale Darracq-Serpollet).

Essa ha per presidente il signor Jules Niclausse, il grande costruttore di caldaie per la Marina, e per amministratore delegato il signor C. L. Charley.

Questa società comprende due categorie di persone: capitalisti ed ingegneri; ed ha lo scopo di favorire l'impianto di servizi con automobili.

Il giornale *Les Sports* annunciando tale costituzione, riferisce che la Francia possiede 46 762 chilometri di strada ferrata, e ciò nonostante moltissimi dei suoi 36 000 comuni non sono serviti da essa, con grave danno per lo svolgimento dell'economia nazionale.

Nel 1906, continua lo stesso periodico, si sono costruiti in Francia soltanto 438 chilometri di via ferrata e la maggior parte a scartamento ridotto; il che lascia intravedere come il sistema delle comunicazioni ferroviarie abbia raggiunto il suo limite massimo, oltre il quale non è più conveniente pagare 500 000 lire per avere un chilometro di binario.

D'altra parte la Francia possiede una splendida rete di strade ordinarie, che misura complessivamente la bella lunghezza di 700 000 chilometri; se su queste strade si potessero far correre dei rapidi mezzi di comunicazione, tutti i comuni potrebbero dare il loro contributo al grande movimento economico della nazione.

L'industria ha introdotto oggidì buoni automobili per servizio pubblico. Vediamo, per esempio, gli omnibus Darracq-Serpollet di costruzione semplicissima senza organi delicati come i soliti cambiamenti di velocità, i quali possono prestare ottimo servizio grazie alla loro robustezza e facilità di manovra.

Ai pneumatici vediamo ora sostituiti tipi speciali di gomme piene che hanno effettuato senza guasti notevoli 2000 chilometri, con veicoli pesanti oltre cinque tonnellate, ad una velocità di trenta chilometri all'ora, e che si assicura possano resistere anche per 20000 chilometri di servizio.

Dato il buon automobile per servizio pubblico e data una buona strada ordinaria, il problema delle facili comunicazioni è risolto. Quando comitati locali si affannano per raccogliere i milioni necessari alla costruzione di una ferrovia costosa e di rendimento dubbio, la « Société d'Initiative, ecc. » interviene coi suoi tecnici che utilizzano la strada ordinaria esistente e la migliorano o ne progettano una nuova di costo accessibile; essa interessa il proprio gruppo finanziario ad assumere l'esercizio degli automobili col concorso delle forze locali e la comunicazione è ottenuta senza gravi sacrifici.

In Italia abbiamo una rete di strade ferrate ed ordinarie molto più limitata che non in Francia. Noi possediamo infatti soltanto 16 226 chilometri di ferrovie e 138 096 chilometri di strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali. Tale inferiorità nelle comunicazioni è giustificata in parte dal fatto che il paese nostro ha una superficie di soli chm. quadrati 286 682 mentre la Francia ne ha ben chm. quadrati 536 464; ed inoltre la natura montuosa di gran parte del nostro territorio, come le nostre vicende politiche, non potevano certo contribuire a facilitare la costruzione di reti stradali.

La coloritura e l'illuminazione dei passaggi a livello.

Gli esperimenti del Touring.

Per eliminare gli inconvenienti che si verificano pel fatto della colorazione dei passaggi a livello, i quali presentemente non sono sufficientemente visibili, e per ottenere che di notte le barriere siano illuminate allorchè sono chiuse, il Touring in data 25 ottobre 1906 domandò alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato il permesso per procedere ad esperimenti di coloritura ed illuminazione delle chiusure dei passaggi a livello circostanti a Milano e Torino. Il Direttore Generale delle Ferrovie in data 12 novembre scrisse accogliendo la proposta e annunciando di aver dato le disposizioni necessarie alle Direzioni Compartimentali per permettere e facilitare gli esperimenti.

L'Ufficio chiese notizie ai Touring esteri su ciò che si era fatto in argomento nei rispettvi paesi. Ecco un sunto delle risposte ricevute:

Svizzera: *Touring Club Svizzero.* — Le barriere dei passaggi a livello sono colorate a striscie nere e bianche, e sono illuminate a mezzo di una lanterna rossa, che non presenta nessuna particolarità.

Olanda: *Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond.* — Coloritura come sopra. Per l'illuminazione il regolamento generale prescrive che, salvo qualche rara eccezione, tutti i passaggi a livello debbano essere illuminati dall'imbrunire, allorchè le barriere sono chiuse; ordinariamente si pone una lanterna comune nel mezzo della via innanzi alla barriera.

Germania: *Deutscher Radfahrerbund E. V.* — Comunica precise informazioni riguardanti le ferrovie prussiane, informazioni attinte alla Direzione di Altona: il Ministero delle Ferrovie ha ordinato che si faccia la massima attenzione alle barriere ed alla illuminazione delle medesime, in vista della grande circolazione degli automobili; ha lasciato però libertà alle Direzioni di provvedere nella maniera più adatta. Si sono provate già molte lanterne tra le quali migliori parvero quelle ad incandescenza a petrolio od a spirito. Le lanterne per quest'uso speciale sono fornite dalla ditta F. F. A. Schulze di Berlino, 10, Fahrberlinerstrasse, 47-48. Esse illuminano per circa 700 metri. Le barriere sono dipinte coi colori del paese, cioè, bianco e nero. La loro manovra si fa a mezzo di un verricello mosso da un cantoniere. Il verricello può muovere contemporaneamente anche un'altra barriera posta a distanza. Le barriere collocate presso i caselli ferroviari non si possono sollevare se non a mezzo del verricello; quelle a distanza sono congegnate in modo che chi fosse chiuso dentro potrebbe facilmente sollevarle.

Inghilterra: *Cyclist's Touring Club - London.* — Come regola le barriere dei passaggi a livello sono illuminate la notte a mezzo di lanterne proiettanti una luce rossa, posta al disopra delle barriere ed al centro delle medesime. Allorchè la strada ordinaria è libera, la barriera chiude la via ferrata e la lanterna segna la via impedita al macchinista.

Francia: Il regolamento della Compagnia di Lione, approvato con decreto ministeriale 7 marzo 1881, e adottato dalle altre Compagnie, all'art. 12 dice: « Durante la parte della notte in cui vi è movimento di treni ed allorchè le barriere sono chiuse, i passaggi a livello della prima categoria sono rischiarati da 2 lumi; quelli di seconda da un lume. Quelli delle altre categorie non sono illuminati, a meno di speciali prescrizioni dell'amministrazione superiore ». Il Ministero dei LL. PP. in una circolare del 3 febbraio 1898 richiama l'attenzione delle ferrovie sulla circolazione ciclistica e dispone che ai passaggi a livello sia collocato nel mezzo uno scudo bianco sul quale si proietti una viva luce. Esprime inoltre il voto che le Compagnie ferroviarie esaminino con benevolenza le richieste del Touring Club.

***

Nell'ultima sua adunanza la Commissione nominata dal Touring per le esperienze di coloritura ed illuminazione dei passaggi a livello, stabilì di proporre alla locale Direzione Compartimentale delle Ferrovie che gli esperimenti si facessero ai passaggi a livello di Rogoredo, di Musocco e dell'Acquabella; la proposta fu accolta favorevolmente e la colorazione venne effettuata. I signori automobilisti ci diranno se le chiusure dei passaggi a livello sono ora più evidenti.

Per l'illuminazione gli esperimenti si stanno concretando.

***

Il Touring aveva richiamato l'attenzione della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato sulla chiusura troppo prolungata di alcuni passaggi a livello, ed a rimedio dell'inconveniente aveva consigliato di munire i più importanti di suoneria; in data 12 gennaio abbiamo ricevuto una lettera con la quale l'Illmo Direttore Generale delle Ferrovie, dopo aver rilevato che le suonerie d'allarme hanno bisogno del sussidio di segnali fissi a distanza, che impediscano l'avvicinarsi dei treni quando, per mancato funzionamento delle suonerie stesse i detti passaggi non vengono chiusi, dice che non è possibile soddisfare la richiesta del Touring con quella sollecitudine che sarebbe pure nel desiderio delle Ferrovie dello Stato, e poi soggiunge: « Si ha tuttavia ragione di sperare che, coll'applicazione graduale di tali sistemi a cominciare dagli attraversamenti più importanti, e mediante la coloritura e le segnalazioni luminose dei passaggi a livello, secondo i risultati che daranno gli esperimenti già autorizzati, si finirà per ovviare, almeno in parte, agli inconvenienti segnalati ».

Una circolare del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici S. E. Gianturco ha diretto ai Presidenti delle Deputazioni provinciali una circolare intorno alle strade provinciali sovvenute e costruite a cura diretta delle provincie. La circolare dice:

" L'impulso dato in questi ultimi anni da parecchie provincie alla costruzione diretta delle strade autorizzata dalla legge del 23 luglio 1881 n. 133, e la necessità che il Ministero possegga in tempo tutti gli elementi per determinare l'importo delle assegnazioni da farsi in bilancio per le quote di contributo dello Stato, richieggono che esso abbia conoscenza del programma stradale che ogni provincia intende attuare in relazione alle esigenze della propria viabilità ed ai fondi di cui disponga.

" Ed affinchè il programma che possono aver già deliberato le provincie, o credano di dover deliberare, non trovi ostacolo nelle eventuali deficienze di fondi per parte dello Stato, quando sarà sollecitato a prendere l'impegno del suo contributo, fa mestieri conoscere in precedenza quali siano al riguardo i bisogni ed i propositi delle singole amministrazioni provinciali, per esaminare se e quali provvidenze debba in sua volta adottare il Governo.

" Ritengo per tanto che le singole provincie debbano limitarsi a studiare ed a proporre il programma dei lavori stradali, che esse intendono di attuare durante il sessennio 1907-1908=1912-1913. Prego perciò la S.V. Ill. di far riassumere i risultati degli studi e delle proposte di codesta provincia.

" Raccomando che la Deputazione Provinciale non manchi di tener presente la graduatoria eventualmente stabilita per la urgenza dei lavori medesimi, di guisa che il prospetto che avrà fatto pervenire al Ministero non più tardi del 30 giugno p. v. venga ad essere in perfetta armonia col deliberato programma di esecuzione.

" E' del pari necessario che siano resi noti a questo Ministero, con la maggior possibile precisione, gli impegni in corso, assunti dalle singole provincie e l'ammontare del contributo che lo Stato deve, tuttora, corrispondere ,,.

Lo sgravio del dazio sul petrolio.

Il nostro articolo sulla Rivista di febbraio « Contro il rincaro della benzina » ha avuto larga eco nella stampa sportiva e politica, ed è stato seguito da parte nostra da una azione vivace ed intensa presso il Ministero competente per una risoluzione definitiva.

S. E. il ministro Massimini ha ora finalmente presentato alla Camera un progetto di legge che fa parte di tutto un complesso programma di riforme tributarie del Governo: in esso progetto si propone la riduzione del dazio sul petrolio da L. 48 a L. 24 al quintale e l'abolizione della tassa di fabbricazione interna di L. 10.

Perchè l'industria e l'automobilismo nazionale possano giovarsi di simile riduzione, bisogna che anche le condizioni del mercato estero si modifichino in parte, così come accennavamo nel nostro articolo precedente: bisogna pure che si abbiano conoscenze precise sulle qualità di benzina che ci provengono dall'estero, la cui gradazione si trova oggi ad essere enormemente aumentata, e precisamente da 630-690 a 720-730.

Un risorgimento, o meglio, un incremento dell'industria e degli esercizi dei trasporti in comune, è anche collegato ad altre risoluzioni di indole scientifica, nelle quali la Francia e la Germania, ci precedono con studi accuratissimi. Il T. C. I. dal suo canto, nell'intento di dare per ora assetto e norme scientifiche e controllate ai propri servizi di affiliamento benzina, ha stabilito una serie di esperimenti sulle gradazioni della benzina in riguardo al funzionamento del carburatore e all'economia ed al rendimento della macchina. — Le esperienze verranno eseguite su motori fissi, per dare delle basi uniformi di valutazione nei confronti tra i diversi tipi di benzina di provenienza estera: i motori fissi saranno scelti di vari tipi, sia prendendo motori di vetture automobili, sia prendendo dei motori fissi per l'industria o per le imbarcazioni.

Le basi degli esperimenti dovranno essere quelle di vedere se la benzina a 720-730, quale è oggi messa sul mercato, è o non è idonea al regolare andamento dei motori in generale ed in particolare di quelli delle vetture automobili.

Le verifiche e gli esperimenti saranno diretti anche alle varie marche di benzina delle diverse provenienze, cioè della Russia, della Germania, della Rumenia, dell'America, oltre la nazionale.

I Salons Automobilistici all'Estero.

Praga. — Il 3° Salone dell'Automobile si terrà nel Palazzo dell'industria dal 24 Marzo al 1° Aprile p. v. e comprenderà oltre gli automobili di qualunque tipo e sistema, i motocicli, i canotti automobili, pezzi staccati ed accessori, velocipedi e tutti gli altri sports.

Madrid. — Sotto l'alto patronato di S. M. il Re di Spagna il Royal Automobile Club di Spagna organizza col concorso della Camera sindacale spagnuola questa prima Esposizione dell'Automobile, del Ciclo e dello Sport che si terrà dal 4 al 19 Maggio.

Ricordiamo alle Ditte che intendessero esporre che la chiusura delle iscrizioni è fissata al 10 Marzo.

Zurigo. — Dal 14 al 26 Maggio p. v. sarà aperto nella spaziosa Tonhalle il 3° Salon dell'Automobile e del Ciclo, che comprenderà le seguenti categorie: automobili, motociclette, biciclette, canotti automobili, parti e pezzi staccati, accessori e pneumatici.

L'Automobilismo nei servizi urbani.

Da qualche tempo l'ingegnere in capo dei servizi municipali di Nuova York ha messo in circolazione certi veicoli automobili che gli hanno permesso di fare osservazioni e confronti interessanti.

Una prima serie di esperimenti pratici è stata eseguita per il trasporto di immondizie e di detriti diversi, sopra una distanza di tre chilometri e mezzo.

Si è potuto constatare dapprima che la rapidità del carico e dello scarico, vale a dire la diminuzione di perdita di tempo allo stazionamento, è ben più necessaria colla trazione meccanica.

Si è esperimentato che nello stesso tempo occorso per caricare un carro della portata di 1750 chilogrammi, si è potuto caricare un *camion* con rimorchio di otto tonnellate. E questa proporzione di vantaggio si è conservata per lo scarico. Si è quindi potuto constatare che il trasporto di una tonnellata di carico, con trazione meccanica, verrebbe a costare L. 1,40, in luogo di L. 2,20 col mezzo dei cavalli, ed ancora, con tre viaggi di cavalli non si trasportavano più di cinque tonnellate, mentre con un *camion* meccanico se ne trasportavano più di 29. Beninteso, quando la distanza di trasporto era più breve, il vantaggio diminuiva alquanto, così per un percorso di 2400 metri, la tonnellata costava 90 centesimi con veicolo automobile e 1,35 con veicolo a cavallo; occorre però subito far notare che mentre il primo portava 44 tonnellate, il secondo ne portava solamente poco più di 8.

Degli esperimenti metodici sono stati fatti pure dal punto di vista dell'inaffiamento, facendo il confronto fra le due trazioni; la questione è interessante e per noi perchè a Torino si è cominciato a ricorrere all'inaffiamento automobile ed a Milano se ne parla seriamente per quelle località che non sono percorse da linee tramviarie, dove appunto il servizio di inaffiamento viene fatto da una vettura elettrica adattata allo scopo.

Ora in condizioni di ambiente assolutamente identiche si è potuto constatare che la botte automobile impiega solamente *dieci minuti* per fare il viaggio pel quale il carro a cavallo impiega *mezz'ora*. Insomma si ha guadagno di tempo per la durata dello spargimento d'acqua e risparmio di lavoro per la presa d'acqua.

La potenza dei motori sul catalogo.

Noi riceviamo sovente da parte dei nostri lettori delle lettere che ci domandano perchè i costruttori distinguono i loro motori con due forze per volta, come sarebbe a dire:

16-20; 20-24; 40-50 HP. ecc.

ed anche perchè la potenza indicata nei cataloghi è generalmente inferiore alla potenza reale.

Sul secondo punto, la spiegazione è subito data: il costruttore desidera riservarsi un margine di sicurezza, e, indicando in catalogo una potenza inferiore alla effettiva, evita ogni rischio di contesa.

Per quello che riguarda le designazioni doppie, il più delle volte non significano niente.

Alcuni anni fa, parecchie grandi Case pensarono di valutare simultaneamente la potenza dei loro motori in *poncelets* e in cavalli-vapore, allo scopo di generalizzare l'uso del *poncelet*, che facilita di molto i calcoli. Poichè un *poncelet* vale 1,35 HP, si sapeva immediatamente che un motore 12-16 significava un motore di 12 *poncelets* o di 16 HP.

In questo modo, la doppia cifra era giustificata.

Delle altre grandi marche — Hotchkiss fu, crediamo, il primo — hanno voluto informare sulla potenza del motore, e su quella disponibile ai cerchioni delle ruote motrici.

Così, una Hotchkiss 17-30 voleva dire che il motore aveva una potenza di 30 HP, ma che in realtà 17 HP solamente erano utilizzati per la propulsione dei veicoli.

Oggi, la maggior parte di simili designazioni non significano più niente e sono impiegate per forza di abitudine.

Il Salone di Torino 1907

Sabato, 16 febbraio, coll'intervento di autorità, di pubblico numeroso, ed alla presenza del Duca di Genova, il Marchese Ferrero di Ventimiglia, Presidente dell'A. C. T., ha inaugurato la IV Esposizione Internazionale di Automobili, con un discorso più che di occasione, nel quale, dopo avere inneggiato allo sviluppo automobilistico nazionale ed avere dato un saluto ospitale ai rappresentanti della concorrenza estera, ha arditamente affacciato la questione dello sgravio del dazio sul petrolio. Al Marchese Ferrero di Ventimiglia hanno fatto seguito il Sen. Frola, sindaco di Torino, ed il Ministro Schanzer, che rappresentava il Governo.

Ing. Cav. Arturo Ceriana - *Vice-Pres.*

La presenza del Duca, di tutte le Autorità e del pubblico numeroso ha contribuito a dare alla cerimonia un aspetto imponente, mentre d'altra parte l'aspetto complessivo della mostra dava la persuasione che ormai più il locale del Valentino non è sufficiente a capire il numero sempre crescente di espositori, che sono quest'anno 164 in confronto dei 96 dell'anno scorso: non è sufficiente, ancorchè il benemerito comitato organizzatore, dei cui componenti diamo qui le fotografie, abbia quest'anno fatto costruire un grandioso salone attiguo e normale al gran Salone Centrale precedente, per ospitarvi i rappresentanti più cospicui dell'industria automobilistica internazionale.

A cerimonia finita, il Duca di Genova col seguito, accompagnato dal Marchese Ferrero di Ventimiglia, ha visitato i principali Stands, ed una visita speciale ha fatto allo Stand del Touring Club Italiano, ricevutovi dal Capo Console per Torino Cav. Rostain, assistito anche dal dott. Silvio Armando Neri, del Consolato del Touring.

Il Duca di Genova si è interessato moltissimo alle dimostrazioni prospettiche dell'opera del Touring, che formano quest'anno l'arredo dello Stand: sopratutto egli ha approvato i nuovi tipi di cartelli indicatori, la cui colorazione, e le cui modificazioni introdotte nei segni, rispondono meglio alle esigenze della circolazione moderna, non solo, ma posseggono altresì il vantaggio di essere leggibili anche di notte.

March. A. Ferrero-Ventimiglia - *Presid.*

Il Duca di Genova ha rivolto poi il suo vivo interessamento ai grandi quadri nei quali sono esposte le progressive dei primi quattro fogli della Carta d'Italia: egli ne ha fatte staccare parecchie, e da primo marinaio della nostra armata, si è interessato sopratutto della parte idrografica della Carta del Touring ammirando in ispecial modo il foglio di Venezia.

Mario Montù - *Segretario Generale*

Egli abbandonò lo Stand dopo non breve sosta, affermando il suo vivo compiacimento per l'opera ormai notissima del Touring, che — sono sue parole, — è l'associazione più benemerita per la sua opera di propaganda per la maggiore conoscenza del paese.

L'Esposizione di Torino non può riservare certamente sorprese nè novità, specialmente per coloro del mondo industriale, commerciale ed amatori d'automobilismo, che fanno del Salone di Parigi la meta delle loro peregrinazioni annuali, dei loro desiderati e delle loro ricerche. Si dice, in forma industriale, che quello che è esposto a Parigi è esposto anche a Torino: anzi, si soggiunge per maggior precisione, che quanto è esposto a Torino era esposto a Parigi.

L'Esposizione di Torino ha però il merito pur sempre di essere una esposizione di istruzione da una parte, ed una mostra di affari di dettaglio dall'altra.

Gli Stand vistosi, carichi di dorature, abbaglianti di luce, non colpiscono che il visitatore innocuo od improduttivo, mentre sono *i prodotti* che valgono ad attirare l'attenzione e l'interesse degli acquisitori: e dal canto nostro crediamo che l'Esposizione di Torino farà buona cosa, anche nei rispetti dell'economia delle Case che devono sostenere anche in questo modo le conseguenze, a voler adottare i criteri che ormai si fanno strada in tutte le organizzazioni di Mostre, per le quali i Comitati provvedono ad un impianto decoroso di forma, non lasciando ai costruttori che il vero loro ufficio di esporre i prodotti, non spingendoli a spendere grande parte delle loro energie in impianti unicamente d'arredo e di fantasia.

Dott. Oreste Rossi - *Segr. aggiunto.*

Quello che invece ha assunto un'importanza veramente corrispondente ai tempi, sempre nell'ambito e nella proporzione di avvenimento nazionale, è la più grande partecipazione di quelle industrie laterali dell'Automobilismo che forniscono ai grandi costruttori le parti ed i pezzi staccati anche importanti, che costituiscono poi nel loro organico complesso la vettura automobile.

È rappresentata invece in modo affatto scarso la parte pratica dell'Automobilismo: e noi intendiamo per automobilismo pratico quello rivolto ai trasporti in comune, dei viaggiatori e dei carichi di merce.

I camions, gli omnibus, i motori fissi per l'industria, i motori per le imbarcazioni, e quegli ultra leggeri per areoplani e per dirigibili, non hanno che rappresentanti diremmo d'occasione. I pochissimi chassis di camions e di omnibus sono esposti cumulativamente con gli altri chassis per vetture di turismo.

Noi saremmo per raccomandare al Comitato dell'Esposizione, di curare molto più in avvenire questa parte veramente interessante, e che è ancora nella fase di costituzione evolutiva, se non avessimo tema di cadere nel controsenso della già lamentata deficienza di spazio, messo a disposizione oramai della Mostra di Torino.

Pertanto, formiamo anche noi colla Presidenza del Comitato il voto più fervido che il Municipio di Torino trovi modo di dotare una delle più geniali e fortunate iniziative della città, di una sede più conveniente.

La presentazione di vetturette al Salone di Torino, non è tale da persuaderci che *l'automobile di tutti* sia prossima ad essere ottenuta: parecchi tipi sono esposti, sia da rappresentanti di Case Estere, sia da costruttori nazionali, tipi che corrispondono forse al desiderato per la modicità del prezzo e per l'aspetto esteriore, ma non hanno ancora saputo o potuto avere la sanzione della strada e dell'uso continuato.

Conte ing. Luigi Claretta Assandri *Tesoriere.*

Ora che lo sgravio del petrolio si può dire un fatto compiuto, crediamo che buona parte della nostra industria automobilistica si rivolgerà ad uno studio più accurato e a degli esperimenti più concludenti per la costruzione delle piccole vetture, che devono servire per il medico, per l'ingegnere, per il fattore, per l'agricoltore nelle loro escursioni nel limitato ambito dei loro affari.

Salon del Ciclo e dell'Automobile, Milano
18 maggio - 9 giugno

Il III *Salon* del Ciclo e dell'Automobile di Milano avrà luogo dal 18 maggio al 9 giugno al Parco, nell'antico padiglione dell'Arte Decorativa dell'Esposizione Internazionale 1906, adattato allo scopo.

Il regolamento contiene tra le altre le seguenti disposizioni:

L'Esposizione sarà Internazionale e comprenderà le seguenti sezioni:

1) Automobili, Châssis, Motori, Motociclette, Biciclette, Canotti automobili, Carrozzeria, Fari, Accessori, Apparecchi di accensione, Accumulatori, Pneumatici, Materie prime e pezzi staccati, Abbigliamenti per sport, Pubblicazioni, progetti e invenzioni concernenti il ciclismo e l'automobilismo.

2) Areonautica: Progetti, illustrazioni e pubblicazioni relative, come pure i prodotti che derivano da questo ramo dell'industria o che ad esso hanno attinenza.

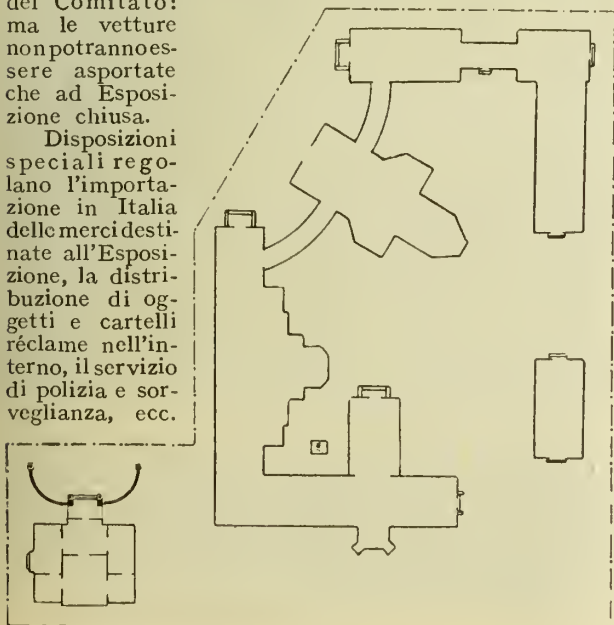
La domanda di ammissione dovrà essere inviata prima del primo aprile, ed il pagamento delle aree dovrà essere fatto prima del 20 di detto mese.

Gli *stands* saranno costrutti, arredati ed illuminati a cura e spese del Comitato in modo uniforme per tutti gli espositori.

Il rimborso di queste spese è compreso nel prezzo delle aree.

Lo spazio minimo da richiedersi è di mq. tre e mezzo.

La vendita degli oggetti esposti sarà libera nel recinto dell'Esposizione senza tassa o percentuale a favore del Comitato: ma le vetture non potranno essere asportate che ad Esposizione chiusa.

Disposizioni speciali regolano l'importazione in Italia delle merci destinate all'Esposizione, la distribuzione di oggetti e cartelli réclame nell'interno, il servizio di polizia e sorveglianza, ecc.

Una circolare restrittiva
di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici.

In seguito a due infortuni accaduti in Roma nel mese scorso, ed alle conseguenti interpellanze al Parlamento, il Ministro dei LL. PP., che ha dimostrato in altre occasioni intendimenti moderni per la circolazione ed il regime stradale nei rapporti automobilistici, si è lasciato forse impressionare dal fattaccio e dal calore degli interpellanti, ed ha diramato una circolare a tutti i prefetti del Regno, nella quale richiama in termini assai severi prefetti, sindaci, autorità, agenti, tutti, infine, ad una applicazione rigorosa delle norme di circolazione per gli automobili.

Ma quanto è grave, si è la facoltà conferita, e quasi la sollecitazione fatta ai sindaci a vietare alla circolazione automobilistica alcune strade urbane, e a comminare in tutte le altre delle restrizioni, per le quali gli automobili devono procedere alla velocità... del passo dell'uomo!

Una simile recrudescenza risente la passione, e ci sembra strano che un ministro ne sia vittima. Il Touring è ben lontano dal far causa comune con quegli automobilisti che scorrazzano per le vie degli abitati a velocità imprudenti, ancorchè sia pienamente ed in larga misura dimostrato che gli incidenti e gli infortuni gravi derivano, in proporzione smisuratamente superiore dalle vetture condotte da cavalli, in confronto di quelli causati dagli automobili: solamente che l'abitudine è invalsa di qualificare *disgrazia* un investimento dovuto ad un carro, ad un tram, e *un delitto dell'automobilismo* un accidente causato da un automobile: mentre, dal punto di vista anche puramente tecnico, è dimostrato dalle recentissime esperienze compiute a Parigi ed a Berlino, e che anche in Italia noi vorremmo incoraggiare, che la potenza di freni delle vetture automobili è tale, da conferire a questo mezzo di locomozione una evidente superiorità di sicurezza in confronto degli altri mezzi.

Non può però il Touring non considerare che se è giusto il colpire i trasgressori, è parimenti e supremamente ingiusto di trarre argomento da casi eccezionali, i quali hanno il carattere di infortuni veri e propri, per danneggiare in massa un sistema di locomozione e di circolazione, che torna non solo utile ai privati, ma anche al pubblico ed ai servizi di indole generale.

Il Touring ricorda di avere da parecchi mesi inoltrato un ricorso al Ministero degli interni, perchè richiamasse gli agenti ad una più energica applicazione dei regolamenti nei riguardi di tutti i conducenti di veicoli, senza distinzione, in quanto è noto che la maggior parte degli infortuni, sia nelle città che in aperta campagna, dipendono da una preconcetta e colposa e insolente inosservanza, da parte di alcuni conduttori di veicoli a trazione animale, delle norme della circolazione stradale.

Non sappiamo come non abbia creduto più equo il Ministro anzichè inveire solo contro gli automobilisti, richiamare il rigore delle autorità su tutti i mezzi di locomozione senza restrizione: e promuovere una azione di Governo tendente ad una istruzione maggiore e migliore di tutti intorno al modo di tenere la strada.

I nuovi mezzi di locomozione hanno creato nuove esigenze, e se noi conveniamo che sia giusto porre restrizioni agli automobilisti imprudenti, è supremamente giusto che uguale richiamo si faccia nello stesso tempo ai carrettieri, ai vetturini ed ai pedoni, che troppo sovente dimenticano le norme della circolazione, esponendo sè, le vite loro affidate e quelle degli altri all'eventualità di infortuni.

Di questi nostri sentimenti, abbiamo fatto oggetto di nuovo ricorso al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello degli Interni.

Carri ed omnibus automobili.

Tipi e caratteri degli chassis.

Variabilità del tipo di chassis per omnibus o carri. Quali caratteri deve avere uno chassis per omnibus per il nostro paese. Condizioni relative al passo, carreggiata, ed allo sterzo.

Chi studia e tien dietro alle costruzioni automobilistiche pesanti, cioè riguardanti i carri e gli omnibus, facilmente scorge che effettivamente non può dirsi che esse si raggruppino in un numero più o meno limitato di tipi. Tali costruzioni vanno dal furgoncino leggero per 750 chilogrammi al carro pesantissimo per sei ed anche dieci tonnellate; vanno dall'omnibus signorile per sei od otto persone (omnibus de chasse) all'omnibus grandioso con imperiale per quaranta persone. E sarebbe errore pretendere diversamente, perchè le condizioni naturali che si presentano per l'esercizio con tali mezzi di trasporto sono così varii, che logicamente ad esse devono corrispondere differenti tipi di chassis.

Lo stesso non avviene per la vettura da turismo, la quale invece ormai ha alcuni determinati tipi e i costruttori si attengono ad essi con sufficiente uniformità; perchè tali vetture devono in pratica rispondere a condizioni sufficientemente costanti in tutti i paesi.

La costruzione dello chassis pesante risente naturalmente delle condizioni del luogo ov'esso si diffonde. Se studiamo il tipo inglese, infatti, lo troviamo sempre molto sviluppato, per un gran numero di persone, o per molto carico; perchè esso è sopratutto destinato alle regioni piane, e alle grandi città su strade molto larghe e dirette. Non così in Francia, ove troviamo il tipo pesante, sopratutto per il servizio di Parigi, ma molto di più il tipo leggero, giacchè la produzione esorbitante della Francia tende ad invadere i dipartimenti, molti dei quali sono montuosi e collinosi e perciò lo chassis deve tenersi leggero.

Le stesse condizioni che si verificano in Francia, si verificano anche in Italia, e perciò anche nel nostro paese possiamo avere una produzione varia ed eccletica, ma la maggior parte di essa sarà di sviluppo limitato, chè poche applicazioni possono trovare i grandi omnibus a 35 o 40 posti, ed i grandi carri da 60 o più quintali.

E la ragione di ciò sta in due fatti naturali: le condizioni altimetriche e planimetriche delle strade, lo stato di manutenzione di esse. All'infuori della pianura veneta ove le strade sono ad ottimo fondo, e tolta la pianura padana ove le condizioni altimetriche sono di poco conto, tutto il resto d'Italia si presenta con strade o piane ma a cattivo fondo, o con pendenze, spesso forti, e buon fondo. In ambo i casi non convengono carri od omnibus pesanti.

D'altra parte i nostri industriali dovendo provvedere alla costruzione di materiali che abbiano un certo carattere di universalità, che cioè trovino impiego nelle varie e tanto diverse zone del paese, devono necessariamente ricorrere ad un tipo di relativa leggerezza; con esso si va dappertutto, col molto pesante, no. Quindi se la costruzione si sviluppa sul meno pesante, può, questo con l'aumento di produzione, riuscir abbastanza economico da convenire anche laddove si può impiegare il più pesante.

Quali caratteri deve avere un omnibus pratico? Questa domanda se la fanno moltissimi che studiano l'impianto di esercizii pubblici di trasporti. Probabilmente però non tutti sono in grado di orientarsi nella moltitudine di idee che tale domanda fa nascere. Ma la nostra *Rivista* vien loro in aiuto.

Allorchè si vuol acquistare uno o più omnibus per un servizio pubblico, bisogna studiare accuratamente la condizione delle strade sulle quali l'esercizio si deve sviluppare; e lo studio va fatto considerando i tre punti

Andamento planimetrico; Andamento altimetrico; Qualità del fondo.

Perciò si possono avere percorsi a risvolti larghi, e percorsi a risvolti stretti; strade a pendenza nulla o piccola (sino al 3 %), media (sino al 6 %) e forte (oltre il 6 %). E' logico che non tutti i tipi di omnibus si adattano a tali condizioni. Se il percorso presenta risvolti stretti, cioè curve a piccolo raggio, bisogna che l'omnibus risponda a date condizioni di passo, di sterzo e di carreggiata, ed occorrono chassis corti, sterzi molto ampi e carreggiate anche grandi. La lunghezza ordinaria degli chassis tende ad allungarsi; qualche Casa si mantiene fedele agli chassis di 4 a 5 metri, ma le altre, forse seguendo troppo la moda inglese e qualche buon tipo tedesco da pianura, arrivano a chassis di 6 ed anche più metri. E con lo chassis allungano il passo della vettura (l'*empattement* di Francia) cioè la distanza tra le sale delle ruote, e si abbandonano i passi di circa 3 metri per arrivare a quelli di 4 metri. Ma tali grand chassis saranno molto incomodi sulle nostre strade; giacchè non basta percorrere le strade, ma bisogna percorrerle con una relativa comodità propria e del pubblico, e dirò di più, che possibilmente bisogna percorrere le curve senza abbandonare la destra o la sinistra secondo l'uso e le prescrizioni. Il che non avviene con i grandi chassis sulle curve di raggio limitato.

Collegata alla questione del passo per gli svolti è lo sbandamento od ampiezza di sterzo, cioè l'apertura dell'angolo che possono fare le ruote direttrici girando intorno i loro perni verticali. Questo sbandamento sino a poco tempo fa era tenuto in poco conto. Si hanno ancora attualmente bellissimi chassis la cui sala anteriore permetterebbe un ottimo sbandamento, ma così mal studiati nei particolari della trasmissione dello sterzo che questo si limita ad una ventina o poco più di gradi. In genere con i chassis corti era di circa 30°, oggi con i chassis lunghi lo si porta a 45°. Si comprende facilmente che maggiore è l'ampiezza dello sterzo, più corto è il raggio di volta; ciò però entro i limiti della stabilità del carro e della ruota. Con detta quistione si connettono poi varii problemi di competenza dei costruttori, e tra essi è bene accennare che per i forti sterzi occorrono ruote di robusta stabilità trasversale (cioè nel senso normale al suo piano); perciò bisognerà immolare sull'altare della sicurezza personale le ruote alti, svelte eleganti, ecc., quando tali caratteri non sono accompagnati da vera robustezza.

Infine è necessario tener conto della carreggiata (1) (la *voie* di Francia), la quale in parte dipende dall'ampiezza di sterzo che obbliga a tener quella più o meno grande e d'altronde è indispensabile sia tale da assicurare la stabilità dello chassis nelle svolte. Uno chassis con molta ampiezza di sterzo e piccola carreggiata è possibile, ma non è conveniente, perchè girando stretto aumenta la forza centrifuga che tende a far rovesciare il carro, quindi bisogna per stabilità aver le ruote, tanto più allargate. Si noti inoltre che girando, si va ordinariamente sull'orlo delle strade, e quasi nelle cunette, quindi si fa inclinare il carro verso l'esterno della curva, perciò è indispensabile aver un largo appoggio. Molti sono i carri che conservano la tradizionale carreggiata di circa 1,50; ma nei tipi moderni si va sino ad 1,80 e alcune Case si spingono sino a 2 metri; però anche in questo non conviene eccedere per non aver dei carri troppo larghi che non passino dappertutto; ed infatti con la carreggiata di 2 metri il carro difficilmente riesce più stretto di 2,30 ai mozzi delle ruote, per le quali si richiedono passaggi assai comodi.

(1) A dilucidazione di ciò che espongono generalmente i cataloghi delle varie case aggiungo che in uno chassis si distingue la carreggiata al fuso di sala, e la carreggiata a terra; ma quando si dice semplicemente «carreggiata» si deve intendere quella al fuso di sala. Tali due carreggiate dipendono dal fatto che le ruote ordinariamente si fanno, non parallele tra loro, ma convergenti tra loro in basso allo scopo, tra gli altri, di disporle perpendicolari al suolo delle strade, ch'è o dovrebb'essere sempre convesso.

Roma, febbraio 1907.

(*Continua*)

Ing. ANDREA MAGGIOROTTI

✗ ✗ SKI ✗ ✗

Quest'anno anche in Italia è una rifioritura di esercizî di ski, dal Monginevra allo Spluga, e da Milano alla Valsassina; ed è nostro dovere perciò l'occuparci di questo nuovo *sport*, che è, o può essere, anche un mezzo di trasporto, ed entra perciò nel campo del turismo, cioè nel campo nostro.

Gli ski (nati o risorti in Norvegia, a traverso la Germania e la Svizzera giunti sino a noi) furono importati in Italia or sono dieci anni, per merito dei signori ingegneri Kind ed Hess di Torino, signor Paulke ed altri. A Milano essi non mostrarono le loro punte prima del 1901.

Ora esistono in Italia quattro distinti Ski-Clubs: uno a Torino, uno a Genova, due a Milano (fra i soci della Sezione del C. A., e fra quelli della Escursionisti Milanesi).

Club Alpino Milano.

Incontrato il signor Antonio Rossini, segretario dello Ski-Club di Milano, gli chiesi:

— Vorrebbe ella darmi qualche notizia sulla di lei fiorente società?

— Ben volentieri — egli mi rispose — Lo Ski-Club di Milano conta ora 135 soci fra i quali una ventina abilissimi (come il signor Bertani, il dott. Longhi, ecc.). Lo Ski-Club di Milano ha quest'anno organizzato una gita al Picco di Bobbio (partecipanti 28), una originalissima nel Fortino di Porta Vittoria (partecipanti 100), un'altra ad Andermatt (partecipanti 27). Ha poi inaugurato il 10 febbraio la Baita Coltignone nella località Resinella, presa in affitto pei soci, e dove v'è deposito di ski sociali e servizio d'osteria. Ha pure organizzata una gita allo Spluga pei giorni 14, 15, 16 febbraio, un concorso skiistico in Valsassina (e ciò d'accordo anche con tutte le altre società sportive) e sta compilando un elegante ***vade-mecum*** per lo skiatore, di circa 200 pagine e con più di 50 incisioni, che verrà distribuito gratis a tutti i soci nel venturo anno.

Sport o Turismo?

— E che potrebbe ella dirmi — chiesi allo stesso signor Rossini — sugli ski considerati quale mezzo di trasporto in vantaggio dell'alpinismo?

— All'infuori del campo sportivo — egli mi rispose — gli ski si possono considerare dal punto di vista della loro utilità come mezzo di trasporto sulla neve alta e farinosa. Le racchette in loro confronto sono meno pratiche ed utili; ed infatti da numerosi esperimenti eseguiti è risultato che l'affondamento dello ski nella neve sta a quello della racchetta ed a quello del piede come 2 : 3 : 6. Si rende perciò evidentissima la superiorità degli ski come mezzo di locomozione o, diremo di galleggiamento sulla neve. E bene ci sembra appropriato il paragone che gli antichi norvegesi facevano delle loro navi, chiamandole con poetica metafora «gli ski del mare». La comparsa pertanto di tali pattini sulle nostre Alpi non poteva non incontrare il generale favore e segnare di conseguenza nuovi e più vasti confini allo sviluppo dell'alpinismo invernale, rendendo possibili una infinità di gite finora considerate inattuabili d'inverno e convertendo in un piacevole esercizio anche certe lunghe traversate sulla neve che prima si consideravano colla più giustificata avversione. Si compirono così negli anni scorsi e nel corrente anno non poche ascensioni al Resegone e alla Grigna, al Sodadura, al Mottarone, ecc., si raggiunsero nel cuore dell'inverno i più remoti valichi alpini e si effettuarono traversate ardite come quelle del Bernina da Valmalenco a Pontresina pel passo di Sella, con molto minor tempo e fatica che non a piedi e con molto minor pericolo, perchè il peso del corpo, oltre che essere meglio distribuito su tutta la lunghezza dei pattini, e gravitare quindi meno sulla massa nevosa, vi scorre anche più facilmente, rendendo quasi impossibile lo staccarsi delle così dette «lavine» così frequenti d'inverno dopo un rialzo di temperatura od un vento sciroccale. Debbo però con mio rammarico constatare che per quanto si abbia cercato di diffondere gli ski fra i nostri montanari e fra il corpo delle nostre guide, ben poco ancora si è ottenuto, non perchè non se ne apprezzi da essi l'utilità, ma perchè un paio di ski non è ancora così facile da farsi, nè così economico da procurarsi. Io però confido che l'esercizio degli ski, entrato dapprima in Italia come uno degli *sport* più sani e virili, e per l'ambiente d'aria e di luce in cui si svolge, e per le forti emozioni ch'esso procura, abbia a poco a poco ad essere ricondotto alla sua principale ragione d'essere, quella cioè di rendere più facili e pronte le comunicazioni anche durante l'inverno, non solo fra i soldati alpini, vigili scolte dei nostri confini, ma anche fra tutti quegli alpigiani che costretti a vivere gran parte dell'anno nelle più elevate località delle Alpi non potrebbero altrimenti corrispondere e comunicare colla pianura.

Escursionisti Milanesi.

Andai quindi in cerca d'un altro alpinista valente ed entusiasta, l'avv. Guffanti, una delle tante forti colonne della *Escursionisti Milanesi*, ed a lui chiesi notizie della Sezione Skiatori sorta in seno a quel Sodalizio.

— La Sezione Skiatori — egli mi rispose — fu fondata dalla Società Escursionisti Milanesi l'anno 1905; e da allora fu ed è sempre diretta dal presidente ingegnere Gustavo Engelmann. Fuori del socio Engelmann all'epoca della fondazione nessuno conosceva l'uso degli ski; e perciò solo col 1906 cominciò a formarsi un gruppo di discreti dilettanti che compirono notevoli imprese invernali. L'anno scorso una forte comitiva rappresentò gli skiatori italiani al convegno di Andermatt e vi tornò quest'anno: nella prima gara di ski in Brandino nel 1906 arrivarono primo e terzo i soci Egidio Castelli e Pietro Zoia: e nelle prossime gare in Pian di Bobbio, preparate con la collaborazione della Sezione della Escursionisti Milanesi, alcuni dilettanti di essa proveranno le loro forze. I soci iscritti alla sezione sono circa 50. La sezione possiede parecchie paia di ski che concede in uso ai suoi iscritti con una tassa tenuissima, tenendoli in deposito nella sede sociale di Milano, alla Capanna Escursionisti sulla Grignetta, alla Baita Scassa affittata per uso della sezione in Foppa del Ger sulla Grigna ed a Ballabio. Prima che finisca la stagione si disputeranno in Foppa del Ger i campionati sezionali.

Gli Ski negli Alpini.

Dal civile passai al militare; ed incontrato il simpatico signor capitano Adolfo Viola del 5° Alpini, gli chiesi:

— Quando fu introdotto nei reggimenti degli alpini l'uso degli ski?

— Il primo corso d'esperimento — egli mi rispose — sull'uso degli ski ebbe luogo presso questo reggimento nell'inverno del 1902. Vi presero parte quattordici ufficiali e circa ottanta uomini di truppa appartenenti ai tre reggimenti alpini 5°, 6° e 7°. Il corso fu fatto a Campodolcino ed a Monte Spluga, ed ebbe la durata di un mese. Per i reggimenti della frontiera occidentale lo stesso corso d'esperimento fu pure fatto in quell'anno al 3° Alpini. Negli anni successivi tutti i reggimenti alpini, ai quali intanto il Ministero aveva assegnato un fondo per l'acquisto e manutenzione del materiale, ebbero incarico di ripetere i corsi onde tenere esercitato un certo numero di militari di truppa per ogni compagnia e di ufficiali per ogni battaglione sull'uso degli ski. Così negli inverni 1903 e 1904 gli skiatori del 5° Alpini andarono ad esercitarsi per una trentina di giorni a Castiglione ed a Lanzo d'Intelvi, nel 1905 furono all'Aprica, nel 1906 a Bormio ed a Livigno e quest'anno infine sono tornati a Monte Spluga.

Alpini con gli ski.

(Fot. del sig. cap. Rizzardo Garganico.)

1. In marcia sul piano di Campodolcino. — 2. Capitano Viola comandante il distaccamento skiatori. — 3. In marcia per Monte Spluga, *alt* alla cantoniera di Teggiate. — 4. Primi passi a Campodolcino. — 5. Grado di affondamento: soldati muniti di ski, di racchette, e con piede libero. — 6. Pattuglie skiatori in combattimento. — 7. Difficile traversata di un pendio ripidissimo e con neve gelata. — 8. In marcia sugli Andossi. — 9. Dogana di Monte Spluga dove era alloggiato il distaccamento skiatori. — 10. Salita a Pizzo Suretta. — 11. Risalendo la Val Loga.

Alpinisti cogli ski.

1. — Al Fortino di P. Vittoria sul largo piano intorno al Forte, durante la gita dello Ski Club di Milano il 27 gennaio 1907. — 2. Skiatori milanesi in viaggio presso Andermatt. — 3 La via centrale di Andermatt il 3 febbraio. — 4. Al piano di Bobbio. Di contro vedesi la Grigna settentrionale. — 5. Bambino di Andermatt calzante gli ski. — 6. Skiatori milanesi al piano di Bobbio. — 7. Skyköring al Fortino di P. Vittoria. — 8. Salti dei norvegesi ad Andermatt il 3 febbraio 1907. — 9. Al Fortino di P. Vittoria sul largo piano intorno al Forte, durante la gita dello Ski Club di Milano il 27 gennaio 1907. — 10. Soci dello Ski Club in gita sociale al Fortino, Il pubblico numeroso assiste al nuovo sport per Milano. — 11. Skiatore in forte discesa. — 12. Soldati Svizzeri ad Andermatt pronti per una gara di velocità.

— Da chi fu diretto il primo corso d'esperimento?

— Esso fu diretto da me; ed in quell'anno venne appunto lassù a Monte Spluga a fare i primi passi cogli ski il povero Casati, amico mio carissimo e fondatore della sezione dello Ski-Club di Milano. Fra le fotografie che conservo come ricordo di quei giorni ve n'è una nella quale si vede precisamente il Casati in atto di skiare, non ancora franco e sicuro di sè.

— Come esiste una speciale compagnia di bersaglieri ciclisti, ne esiste anche una di skiatori alpini?

— Con le annuali esercitazioni di cui le ho detto, ogni compagnia viene ad avere in media una mezza dozzina di skiatori in tempo di pace, una quindicina al massimo in guerra; tanti cioè quanti potranno occorrerle in una campagna invernale, per l'esplorazione a grande distanza, pel servizio di corrispondenza e d'avviso, per tener collegati i posti avanzati col grosso delle truppe. E' esclusa con ciò ogni idea di armare di ski interi reparti come compagnie e battaglioni, cosa che, se anche ne fosse affermata l'utilità, non sarebbe possibile mettere praticamente in atto. Ciò non impedirà tuttavia che i 30 o 40 skiatori di un battaglione possano al caso essere riuniti in grossa pattuglia e lanciati là dove fosse utile una qualche azione di sorpresa, alla cui riuscita elemento indispensabile è la celerità.

Utilità degli Ski nell'Esercito.

— Crede ella — chiesi ancora al capitano Viola — alla vera utilità degli ski come mezzo di trasporto per gli alpini? Ho sentito qualche voce contraria, da parte di chi nota che lo ski non è noto nelle nostre Alpi, ove è come un pesce fuor d'acqua, ma bensì là dove vi sono estesi terreni ondulati e pianeggianti e dove esso è diventato un mezzo di locomozione indispensabile.

— Questa circostanza è innegabile — mi rispose il capitano Viola. — Io credo tuttavia che anche nei nostri terreni alpini gli ski possano essere utilmente impiegati nei servizi di guerra ai quali prima ho accennato. Lo skiatore alpino però, perchè abbia a trovare in essa dei validi ausiliari, deve essere istruito, educato e preparato in modo tutt'affatto speciale. Egli, più che alle rapide, impressionanti corse in discesa, ai salti acrobatici, deve essere abilitato a risalire con speditezza i versanti ripidi delle nostre valli ed a scegliere prontamente e con sicuro intuito la direzione migliore da tenere per raggiungere la meta. Le nostre valli alpine, generalmente strette, profonde ed a fianchi ripidi, ora coperti da boschi, ora nudi e rocciosi, sono in diversa misura battute dai venti, in diversa misura scaldate dal sole. Ne consegue che le condizioni della neve e del terreno variano ad ogni istante; e mentre talvolta sono favorevoli allo skiatore, altra volta gli sono sfavorevoli. Egli quindi deve essere educato a ciò, preparato alle difficoltà che mano mano gli si presentano per via, onde saperle superare con prontezza e decisione; deve inoltre essere pronto a togliere e a rimettere gli ski ogni qualvolta la neve gelata o il terreno scoperto o il bosco ne rendessero talmente difficile l'uso, da dover perdere su di un tratto i vantaggi di celerità ottenuti su di un altro. In ciò consiste appunto l'educazione dello skiatore alpino, che occorrerà puranche sia munito di ski leggeri, molto elastici, non eccessivamente lunghi, e con sistemi d'attacco semplici e robusti, in modo che il toglierli ed il rimetterli in marcia non esiga disagio soverchio e soverchia perdita di tempo. Considerato poi solo quale *sport*, l'uso degli ski non è secondo a nessun altro esercizio. Esso mette in moto tutti i muscoli del corpo e nei nostri terreni dove le difficoltà ed i pericoli non sono infrequenti, obbliga a lavoro anche il cervello e rafforza anche la mente ed il cuore.

Grato agli egregi amici delle numerose e preziose notizie fornitemi, le ho qui riprodotte quasi testualmente ad istruzione e vantaggio di tutti i nostri soci.

o. b.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli N.	1975	L.	27 148
Provincia di Firenze	» »	2	»	40
» di Verona	» »	10	»	200
» di Pisa	» »	10	»	150
» di Genova	» »	5	»	130
Municipio di Volta Mantovana . . .	» »	1	»	10
Consolato di Sparanise (Sigg. Ruosi ed Ullucci)	» »	1	»	10
» di Vittorio V.to Redaelli R.	» »	2	»	20
"F. I. A. T." Milano	» »	12	»	320
Conte Antonio Ravidin, Oderzo . .	» »	2	»	20
Totali	Cartelli N.	2020	L.	28 048

COLLOCAMENTI.

Provincia di Genova.

La provincia di Genova, dopo aver provveduto al collocamento di tutte le segnalazioni di pericolo (delle quali cominciamo a pubblicare l'elenco diligentemente elaborato da quello spettabile Ufficio Tecnico), si accinge a provvedere al collocamento delle segnalazioni di direzione, di cui periodicamente ci fa pervenire offerte.

CIRCONDARIO DI SPEZIA.

Strada Lunigiana: "Passagglo a livello" dopo il passaggio a guado del torrente Falcinello.
"Passaggio a livello" prima di Posticciuolo.

CIRCONDARIO DI CHIAVARI.

Strada della Riviera da Chiavari a Genova: "Discesa pericolosa" a Rapallo, dirimpetto alla Rimessa dei Gemelli.
"Passaggio a livello" a levante dell'abitato di Rapallo in località S. Rocco.
"Discesa pericolosa" a Zoagli presso la Cava Fravega in località Castellaro.
"Discesa pericolosa" a Chiavari, località Rovereto, presso i primi alberi di pino. (*Continua*).

Provincia di Modena.

Strada delle Radici: "Strada accidentata" in località detta Borrabella.
"Strada accidentata" in località detta la Croce.
"Strada accidentata" in località detta Cà di Volpi.
"Strada accidentata" in località detta Lo Teggie.

Provincia di Roma.

Strada Tiburtina: "Svolta pericolosa" a circa tre chilometri da Tivoli in contrada detta Regresso, a cura del sig. Cavalsassi E. Console di Tivoli.

Provincia di Pisa.

Strada Volterra-Villamagna: "Svolta pericolosa" a 100 metri al disotto della fonte di Grimaldinga presso Volterra
Strada Pisa-Spezia: "Passaggio a livello" a 150 metri dopo il medesimo, detto di Mezza Macchia, colla ferrovia Pisa-Genova (chm. 12.2 da Pisa).
Strada Pomarance-Castelnuovo-Val di Cecina al bivio San Dalmazio-Montecastelli, cartello d'angolo di direzione.
Strada Pomarance-Castelnuovo Val di Cecina al bivio Serrazzano-Sustignano, cartello d'angolo di direzione.
Strada Suvereto-Sassetta-Monteverdi al bivio Castagneto (Bocca della Valle), cartello d'angolo di direzione.
Strada Pisa-Collesalvetti-Cecina al bivio Luciana Santo Regolo-Colognole, cartello d'angolo di direzione.
Strada Cecina-Grosseto al bivio Camminata, cartello d'angolo di direzione.
Strada Bagni di Casciana-Ponsacco al bivio Terricciola e Chianni, cartello d'angolo di direzione.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

La Direzione Generale ed il Consiglio Direttivo nelle sedute tenutesi il 28 e 30 gennaio, 4, 9, 11 febbraio, hanno preso tra le altre le seguenti deliberazioni:

COMMISSIONE STRADE PRESSO IL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

S. E. l'onor. Gianturco, Ministro dei Lavori Pubblici, in seguito alle istanze fatte dalla Direzione del T. C. I., intese ad ottenere la modificazione nei sistemi di costruzione e di manutenzione delle strade, nei rispetti dei nuovi mezzi di locomozione e dell'aumentato traffico sulle strade stesse, ha deciso di nominare presso il Ministero dei Lavori Pubblici una Commissione che studi appunto le proposte del Touring. Tale deliberazione Sua Eccellenza ha con dispaccio particolare comunicato alla Direzione Generale del Touring, invitandola a nominare un suo rappresentante nella Commissione stessa. Il Consiglio ha nominato su proposta della Direzione il cav. ing. Francesco Pugno, consigliere del Touring e già assessore del Comune di Milano, Riparto Strade.

MIGLIORAMENTO ALBERGHI

Riconosciuta l'importanza della proposta di dare un vivo impulso al miglioramento degli alberghi, secondo i moderni criteri dell'igiene, del conforto e del decoro della casa, per trarre anche il maggior profitto dall'iniziativa del Touring del Concorso Nazionale delle Camere d'Albergo, si delibera la nomina di una Commissione speciale che dia un nuovo e vigoroso indirizzo all'organizzazione di tale importante servizio.

CONVEGNI

Si accorda il patronato ai seguenti comitati di Convegni: Convegno generale di Reggio Emilia, nel maggio 1907; Convegno di Agnone, Convegno di Perugia, in date da fissare.

PLACCHE AFFILIAMENTO

Si delibera di accordare in via di eccezione più placche di affiliamento ad un solo stabilimento affiliato, dietro speciali garanzie sull'effettivo uso di dette placche.

GUIDINA FERROVIARIA DELLA SICILIA

Si assegna una medaglia d'argento all'ing. Pagliani Piero, a titolo di incoraggiamento per un manoscritto presentato, da servire per una monografia delle linee ferroviarie della Sicilia. Il Touring si riserva di valersi di tale lavoro e dell'eventuale collaborazione dell'ing. Pagliani, quando l'organizzazione di tali pubblicazioni a pagamento possa essere effettuata con minore aggravio e rischio per il bilancio del Touring.

CONSOLATI

Si provvede per la sistemazione di alcuni dei principali Consolati, e precisamente quelli di Livorno, Venezia, Padova, Piacenza, Monaco Principato, Perugia, Verona, Genova, Firenze, Verese.

GITE NAZIONALI D'ISTRUZIONE

Il consigliere onor. Mira avanza la proposta alla Direzione di organizzare delle escursioni di studenti nel periodo delle vacanze estive.

La Direzione accoglie favorevolmente la proposta, e pure preoccupandosi delle difficoltà di organizzazione, dovendo essere questa multiforme e di ordine affatto superiore, sia come ordinamento intellettuale delle gite, sia come organizzazione economica, rispondente alle varie abitudini, alle varie necessità ed alle varie fortune degli studenti che vi potranno partecipare, — della difficoltà altresì di trovare personale viaggiante ma di ordine superiore per coltura, facilità di rapporti per studi, per conoscenza di ambiente e di bisogni, e di pratica commerciale, — manda egualmente a studiare l'organizzazione di consimili *caravanes scolaires* estere, coll'intendimento di trarne profitto, e di tentare un esperimento già fin dall'estate del 1907.

UDIENZA REALE

Si prende atto che al 25 di febbraio il Re concederà alla Direzione del Touring ed alla rappresentanza del Corpo Consolare di Roma, composta del principe di Scalea e del principe Colonna, una udienza per la presentazione dei primi quattro fogli della Carta d'Italia al 250 000.

PASSAGGI A LIVELLO

Si ricordano in Direzione le rimostranze vivissime fatte dal T. C. I. presso la Direzione Generale delle Ferrovie per l'inconveniente più volte lamentato della prolungata chiusura dei passaggi a livello, specialmente sulle strade di grande comunicazione: chiusura che oltre ai gravi inconvenienti del ritardo enorme che porta nella circolazione, oggi fatta più celere per i nuovi mezzi di locomozione, ha anche l'altro inconveniente di un inizio di abitudine per parte di alcuni cantonieri, di far della chiusura dei passaggi a livello una speculazione vera e propria. Il Touring si occupa già, col mezzo di apposita Commissione, di esperimenti per la coloritura e la segnalazione luminosa notturna dei passaggi a livello: ma le vive istanze del Touring presso la Direzione Generale delle Ferrovie sono dirette anche allo scopo di ottenere l'impianto, su tutte le linee che intersecano le strade di grande comunicazione, degli apparecchi segnalatori del passaggio dei treni, per rendere meno pericoloso e meno oneroso al cantoniere l'adempimento del suo ufficio ai passaggi a livello, e meno dannoso l'inconveniente del prolungato arresto della circolazione.

A tale proposito si porta in Direzione la proposta del socio signor Riva Corti, il quale vorrebbe che il Touring si facesse iniziatore di una sottoscrizione per formare il capitale necessario alle Ferrovie dello Stato per provvedere di tali segnalazioni i passaggi a livello, dichiarandosi disposto dal canto suo ad iniziare tale sottoscrizione con lire mille. La Direzione si riserva di decidere in merito.

RIDUZIONE DELLA TASSA SULLA BICICLETTA

Per la riduzione della tassa sulla bicicletta si prende atto della continuazione delle risposte favorevoli dei deputati in merito a tale provvedimento: le risposte giunte sino ad ora sono circa 300. Pertanto, dietro le notizie avute degli affidamenti che si hanno dal Ministero, perchè la proposta sia portata in sede di bilancio 1907-1908 (bilancio delle Finanze) si mandano a ravvivare le pratiche presso il Ministero perchè la cosa sorta l'esito desiderato.

ESPOSIZIONE DI BORDEAUX

Si delibera la partecipazione del Touring alla Esposizione Internazionale Marittima e dei Trasporti di Bordeaux col mezzo delle nostre pubblicazioni e specialmente colla grande Carta d'Italia al 250 000. Si prende atto altresì con compiacenza dell'offerta fatta dal Comitato di concessione gratuita dello spazio e dei servizi inerenti alla Mostra.

BILANCIO

La presentazione del bilancio consuntivo 1906 fatta dalla Direzione al Consiglio non porta discussioni di sostanza, in quanto le risultanze che appaiono dal bilancio danno indizio di un assetto amministrativo e di personale, ottimo, così come hanno rilevato i sindaci nella loro relazione (vedere bilancio e relazione dei sindaci a pag. 88, 89 e 90).

Il Congresso Geografico e la Carta del Touring.

Sono pervenute al Touring parecchie cospicue domande per memorie e conferenze illustrative della carta. Fra le più importanti ed onorevoli è certo quella del Comitato del VI Congresso Geografico Italiano, che si terrà a Venezia dal 26 al 31 maggio 1907, nella quale chiedendo al comm. L. V. Bertarelli una Memoria da presentare o una Conferenza da tenere davanti al Congresso, si scrive:

« Il più grande avvenimento cartografico italiano promettendo di essere quest'anno la pubblicazione dei primi fogli della Carta d'Italia del Touring Club Italiano, è parso a noi doveroso farne argomento speciale di studio in occasione del più grande avvenimento geografico, che sarà molto probabilmente il Congresso Italiano, il quale avrà luogo qui a Venezia nell'ultima settimana del mese di maggio ».

La spedizione della Carta d'Italia

Atlanti e Custodie.

L'attesa veramente febbrile che ha provocato nei soci l'annunzio della spedizione dei primi fogli della Carta, ci ha procurato diverse lettere nelle quali molti, non avendo avuto cura di leggere quanto scrivemmo nella *Rivista* di gennaio a proposito della spedizione stessa, domandavano degli anticipi di spedizione e di vendita, degli spostamenti, dei cambi, delle sollecitazioni, ecc.

Ripetiamo qui le disposizioni, richiamando su di esse l'attenzione dei soci, in quanto sarebbe compito troppo oneroso agli uffici, il rispondere a tutti coloro che ci fanno continuamente delle domande, per le quali abbiamo già risposto o rispondiamo per mezzo della *Rivista*.

Parte di coloro che ci scrivono in merito alla Carta, vengono ora a dire, dopo avere già ricevuti i primi quattro fogli, che essi intendono avere i fogli sciolti, o che vogliono averli montati su tela.

Nella *Rivista* di dicembre avevamo fatto una esplicita inchiesta per avere le prenotazioni di coloro che desideravano avere i fogli montati su tela, oppure la scelta tra i fogli piegati in buste, o quelli sciolti.

La grande maggioranza dei soci si dimostrò favorevole alla Carta in buste e vi furono pochissime prenotazioni di carte montate su tela: ora, poichè i servizi che il Touring organizza oggi non possono essere fatti che su larghissima scala, il Touring si è trovato nella condizione di dovere semplificare al massimo la cosa, stabilendo che la spedizione gratuita ai soci della Carta dovesse avvenire tutta in modo uniforme. Noi non possiamo assolutamente, abbiamo già scritto in gennaio, modificare il sistema di invio della Carta: abbiamo invece messo a disposizione di quei soci che desiderassero di iniziare la collezione della Carta in album-atlante, il blocco dei primi quattro fogli sciolti in rotolo al prezzo, veramente esiguo di L. 2, più la spesa di porto e quella di raccomandazione, se richiesta dal socio.

L'Amministrazione si è preoccupata pure di poter fornire ai soci anche il mezzo di avere sin d'ora una cartella in cui raccogliere *già classificati* i fogli della Carta, man mano che escono, sia che si ricevano in buste, sia che si acquistino sciolti. Il tipo di cartella è già stato scelto e se ne fanno due modelli: uno economico e l'altro di lusso.

Si è fatto anche un tipo di cassettina per la raccolta e la classifica degli indici, in corrispondenza alle Carte; anche questo in due modelli: uno economico ed uno di lusso. Sia della cartella, sia della cassettina, daremo notizie particolareggiate nel prossimo numero, per quello che riguarda la foggia, il tipo ed il prezzo.

Sono pure in istudio le buste di celluloide per automobilisti e per ciclisti per contenere i fogli della Carta. Oltre a queste buste, si sta studiando un modello di telaietto per automobilisti, che sarà portato all'Esposizione di Torino per una specie di *referendum* orale sulla sua praticità. Di tutto questo segneremo in seguito il prezzo e le particolarità di esecuzione.

La spedizione della Carta si è iniziata, come abbiamo detto il 31 gennaio. Speravamo anche noi che si potesse proseguire con maggiore sollecitudine, ed era tutto nel nostro interesse (si comprende benissimo) di fare un invio il più possibile rapido. Ma questa volta non si tratta di distribuire un foglio, bensì quattro fogli con quattro indici, con note esplicative chiusi ciascuno in buste impermeabili, alla loro volta raccolte in sacchetti per la spedizione: un totale di duecentoquarantamila fogli, duecentoquarantamila indici duecentoquarantamila buste impermeabili e sessantamila sopracoperte: in tutto settecentoottantamila pezzi per una spedizione, escluso il materiale di propaganda. Il lavoro tiene occupati finalmente ben trenta operai, pur non riuscendosi a confezionare in un giorno più di 2500 blocchi completi. Vediamo. Sono ogni giorno diecimila carte, per le quali bisogna fare diecimila piegature e ventimila imbustazioni (10 mila di carte e 10 mila di indici), altre 10 mila imbustazioni nelle sopracoperte; poi l'incollatura degli indirizzi, la chiusura della sopracoperta, la divisione per linea, la spedizione, colla relativa francatura. Questo per il puro servizio di spedizione.

Ora, malgrado tutto, l'invio ai Soci sarebbe oggi finito se all'Istituto Geografico De Agostini non fossero avvenute parecchie rotture di pietre che hanno arrestato qualche tempo il lavoro, malgrado la buona volontà di tutti.

La spedizione è compiuta per le città e provincie di Milano, Torino, Genova, Venezia (interessate nei fogli), per quella di Roma e per le altre in ordine alfabetico sino al C. In questo ordine si sono ora ripresi alacremente gli invii giornalieri che saranno compiuti fra poco.

La Carta d'Italia in fogli sciolti
Gratis ai Soci Quinquennali e Vitalizi.

Per deliberazione del Consiglio sono dati gratuitamente i primi quattro fogli della carta sciolti e distesi per riunirli in atlante:

A quei soci nuovi che si iscrivono quinquennali o vitalizi nel 1907;

A quei soci 1906 che rinnovando la loro associazione 1907, anticipano le quote di cinque anni, vale a dire L. 30, *oppure che passano nella categoria dei soci vitalizi*, versando L. 100, oppure L. 90, se sono soci già da due anni.

A quei soci del 1906 che abbiano già inviato la loro quota di sei lire 1907 e che facciano invio immediato, entro il mese di marzo, del supplemento di L. 24, per associazione quinquennale fino al 1911, o di L. 90 per associazione vitalizia.

Questo ha deliberato il Consiglio per mettere in grado i soci nuovi quinquennali o vitalizi di possedere senza aumento di spesa i primi quattro fogli della Carta che sono di esclusiva spettanza dei soci del 1906 e di mettere in grado i soci già del 1906, di possedere un secondo esemplare del blocco dei primi quattro fogli *sciolti*, onde poter cominciare la raccolta dei fogli della Carta in atlante.

I soci quinquennali 1907-1911 e i soci vitalizi inscritti nel 1907 che avessero già versato la somma di L. 2 per acquisto delle quattro carte riceveranno la restituzione della somma insieme ai fogli.

Raccomandazioni a chi scrive al Touring.

Scrivere breve e conciso l'oggetto della corrispondenza o della richiesta.

Scrivere su diversi foglietti la corrispondenza che riguarda diversi oggetti.

Firmare in modo chiaramente leggibile: accompagnare alla firma l'indirizzo, e indicare il numero della tessera: questo per le numerosissime omonimie esistenti tra i nostri soci, le quali portano sovente all'inconveniente di risposte indirizzate ad un socio diverso da quello che aveva fatto la domanda.

Unire sempre alle lettere colle quali si domandano informazioni, schiarimenti di indole varia, il francobollo per la risposta: avvertiamo anche che d'ora in avanti. anche alle lettere munite di francobollo per la risposta. se conterranno richieste relative a comunicazioni già date precedentemente a mezzo della *Rivista*, risponderemo solamente rimandando il socio al numero della *Rivista* su cui si dà risposta all'analoga domanda.

Se nel 1907 ogni Socio procurasse anche solamente una sola nuova adesione, alla fine dell'anno il Touring conterebbe CENTOMILA ASSOCIATI!

Pagamento della quota 1907.

Trascorso il mese di febbraio, col primo di questo mese **applicheremo la sopratassa di cent. 20** per i pagamenti in ritardo dei soci di Milano e di cent 55 per soci di fuori.

Questo a compenso del maggior lavoro dell'amministrazione e per la spesa effettiva che dobbiamo sostenere per le diverse pratiche di esazione: col **15 del mese comincierà l'esazione delle quote per mezzo di assegni,** per coloro i quali non hanno pagato per dimenticanza, oppure perchè attendono a pagare la quota sociale l'arrivo dell'assegno. Gli assegni sono di L. 6,20 per Milano e di L. 6,55 pel Regno.

Cambio degli indirizzi.

Avviene di sovente che i soci ci chiedono il cambio di indirizzo per le pubblicazioni: avviene poi che alcuni giorni dopo tale richiesta una pubblicazione arrivi all'indirizzo vecchio, e che essi si lagnino, in forma alle volte vivace, che gli uffici non hanno tenuto conto della indicazione.

Dobbiamo avvertire i nostri soci che noi non possiamo cominciare a tener conto dei cambi di indirizzi, che circa un mese dopo dall'epoca in cui il cambiamento ci viene comunicato. E spieghiamo: il lavoro di predisposizione degli indirizzi comincia normalmente venti giorni prima di spedire la pubblicazione, per la necessità di controllo sul libro madre, di stralci, di affissione sulle buste, di divisione per linee, ecc., ecc. Tutto questo comporta un lavoro abbastanza lungo, dati gli ordinamenti della nostra amministrazione, che non può essere impiantata, per il servizio indirizzi, su quelle basi che possono avere i grandi giornali *quotidiani,* che per la natura loro sono obbligati a dare un grande sviluppo ed una complessa organizzazione al reparto degli indirizzi.

E' pertanto chiaro che pei cambiamenti che giungono poco prima che le pubblicazioni siano distribuite, è impossibile provvedere, essendo il materiale già predisposto: mentre ripetiamo, il cambiamento viene registrato cominciando dal mese dopo l'annunciato mutamento.

LAmministrazione sta studiando poi un rimedio all'inconveniente dei soci che ci comunicano in un solo anno parecchi cambiamenti di indirizzo: questo ci porta una reale maggiore spesa per stampa, controlli, registrazioni, spesa che sta tutto a carico dell'amministrazione. Il Touring non ha ancora preso la decisione di far pagare una quota, per quanto minima, per ogni cambio di fascetta, cosa del resto che si pratica dai giornali e dai Touring esteri: ma a questo dovremmo pure giungere ove l'inconveniente accennasse a divenire più frequente.

Un concorso fotografico.

La Società Fotografica « La Luminosa » con sede in Genova, indice per il 1907, con chiusura al 30 giugno, un concorso fotografico con lastre di sua preparazione, stabilendo, oltre a 38 premi per il complessivo importo di L. 5000, anche cinque quote di associazione quinquennale al Touring.

Per maggiori informazioni i nostri soci potranno rivolgersi alla Società medesima in Genova.

Copertina per la Rivista.

A tutti quei soci i quali vogliano rilegare in volume le annate della *Rivista* rammentiamo che presso gli uffici del Touring è in vendita, al prezzo di L. 1, la copertina di tela per ogni annata della *Rivista* stessa.

Tra i Soci del Touring.

— Nella costituzione del Comitato Provinciale di Roma dell' " Istituto nazionale per l'incremento dell'educazione fisica in Italia ,, sotto l'alto patronato di S. M. il Re, sono stati nominati alle cariche di presidente e di segretario, i principe **Prospero Colonna,** senatore, e il comm. ing. **Oreste Lattes,** rispettivamente Capo-console e Console del Touring per Roma. Il Comitato stesso si compone di undici membri, scelti secondo le norme fondamentali dell'Istituto, fra i quali un Consigliere di Prefettura, il medico provinciale, un rappresentante della Provincia e del Comune, e alcuni rappresentanti dei principali Sodalizi ginnastici sportivi e di tiro a segno della capitale.

— Il nostro socio vitalizio signor ing. **C. Curti,** d'anni 23, fu nominato professore ordinario e capo-sezione alla cattedra " Costruzione d'Automobili ,, per gli ingegneri della Scuola Politecnica Superiore di Strelitz (Prussia).

— Il nostro socio ing. **Carlo Leidi** iniziò presso la Società d'Incoraggiamento in Milano, via Santa Marta, 18, un corso orale per gli operai addetti alla costruzione delle vetture automobili e pei *chauffeurs.*

— Il socio signor Mariano Savari (Ancona) " quantunque — come egli ci scrive — abbia da parecchio varcata la cinquantina ,,, in varie gite dal 24 aprile al 6 novembre ha percorsi 5050 chilometri in bicicletta. Auguriamo che egli possa pedalare per lunghi anni ancora, e che il suo esempio serva ai giovani che sono al di quà dei cinquant'anni.

— Fu in questi giorni inscritto fra i soci vitalizi del Touring **Giovanni Antonio Garfagnini** di *Antonio,* domiciliato a Serravezza (Lucca), bambino di mesi 5.

REGGIO. — Il Comitato esecutivo del Convegno generale turistico di Reggio Emilia ha deliberato che questo si svolga nei giorni 18 e 19 in città e 20 (gita a carrozze) del prossimo maggio.

PADOVA. — *Pro Touring.* — Ebbe luogo l'assemblea generale dei soci di questo sodalizio. Il presidente Meneghini dott. Domenico fece la relazione morale 1906 ricordando tutte le manifestazioni alle quali partecipò la Pro-Touring. Alla fine fu applaudito. Un voto di plauso venne dato al segretario signor Benetello Attilio Emilio. Il presidente riferì poi quanto il Comitato esecutivo per l'Esposizione turistica Veneta ha fatto sinora e spiegò il programma che verrà attuato.

MILANO. — Il Consolato di Milano riunitosi il 18 and. mese, sotto la presidenza del Capo Console, cav. Pizzagalli decise di indire per il maggio p. v., una gita ciclistica, automobilistica e tramviaria a Trezzo d'Adda per ammirare i nuovi impianti idro-elettrici della società Crespi.

Necrologio.

Nel correggere le bozze di stampa contenenti l'elenco dei nuovi consoli, abbiamo sentita una vera stretta al cuore nel dover cancellare il nome dell'avv. **Paolo Prudenzini,** che era stato di recente nominato console del Touring a Breno. Una malattia tanto breve quanto violenta ci rapì questo egregio consocio. Egli era appena cinquantenne. Non c'era vetta della sua Valle Camonica, dal Baitone alla Concarena, che egli non avesse salita ed accuratamente descritta nelle pubblicazioni del Club Alpino. Ora egli si dedicava, con vero entusiasmo insuperabile, alla sua *Pro Valcamonica;* ed aveva accettata la carica di console del Touring con una quantità di ottime intenzioni, troncate dalla morte! Alla memoria dell'uomo egregio, del turista instancabile ed intelligente. del cittadino esemplare, mandiamo un mesto e memore saluto,

In Padova rimaneva vittima d'un fatale incidente motociclistico il nostro socio **Ernesto Rossi.** Fu valente ed appassionato *sportman* nel vero senso della parola. Partecipò a varie corse; fu campione di resistenza su strada. Era socio del Touring fin dalle sue origini. Nel trigesimo della morte per cura dei parenti e di amici, fu murata una lapide nel luogo della disgrazia.

Situazione patrimonia

Attività

Valori pubblici — L. 13 500 di Rendita It. 5 %, godimento 1° gennaio 1907 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 101, 12	L. 273 024	—				
N. 60 Obbligazioni Ferr. Merid., godimento 1° gennaio 1907 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 348, 20	» 20 895	—	L. 293 919	—		
Cassa — Numerario in Cassa ed alle Banche			» 43 507	14		
Mobili — Valore dei mobili al 1 gennaio 1906 e degli acquisti fatti nell'anno, già svalutati			» 30 000	—		
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Annuari, Monografie, ecc., già svalutati			» 29 086	14		
Minuterie — Distintivi, minuterie varie per i Soci e placche per affiliati, già svalutati			» 10 208	52		
Carta per pubblicazioni esistente			» 570	85		
Cassette da riparazioni e Cartelli indicatori esistenti in magazzino			» 1 520	75		
Cancelleria, Stampati e Materiale per spedizioni			» 1 996	52		
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti al 1 gennaio 1906	L. 6 213	59				
Acquisti e doni nell'anno	» 647	30				
	L. 6 860	89				
Esposta per memoria in			» 1	—		
Ratei di fitto e di Valori pubblici			» 3 389	95		
Esistenze varie — Medaglie di benemerenza. — Diplomi per Consoli, Medici e Legali. — Materiale vario delle Sezioni			» 1 620	95		
Credito verso sottoscrittori di Cartelli indicatori			» 7 305	—		
Cartelli indicatori e placche per affiliati. Esistenza di cartelli collocati sulle strade e di placche presso gli affiliati	L. 44 123	62				
Esposta per memoria in			» 1	—		
Crediti vari			» 11 873	46		
Crediti in Conto corrente e Depositi cauzionali			» 92 465	40		
Quota di partecipazione all'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri in Italia di L. 1000, esposta per memoria in			» 1	—		
Spese anticipate pel 1907: Per la Sezione Strade — per la Rivista Mensile — per la Propaganda 1907 — per l'Annuario 1907 — per l'Annuario Automobilismo 1907 — per tessere nuove 1907, Bollettari, circolari, ecc. relativi alle quote sociali 1907 — per distintivi assegnati ai soci quinquennali 1907-1911 e varie			» 9 805	47	L. 537 272	1
					L. 537 272	1

Rendiconto generale d'Amministrazion

Rendite

Soci 1906 — Annualità riscosse durante l'anno:							
Rinnovazioni: in Italia ... N. 40 470							
all'Estero ... » 2 981							
	N. 43 451 Soci						
Nuove inscrizioni: in Italia ... N. 8 233							
all'Estero ... » 670	» 8 903						
	N. 52 354 Soci				L. 339 232	—		
Introito per vendite di Minuterie varie					» 6 201	94		
Introito per vendite di pubblicazioni					» 43 087	68		
Rendite varie — Tagliandi maturati durante l'anno su L. 13 500 di Rendita It. 5 %		L. 10 800	—				
Idem, sulle 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali		» 690	—				
Interessi sui depositi in Conto Corrente e presso le Banche		L. 4 179	55	» 15 669	55		
Introiti diversi — Varie				» 38	26		
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici: Il minor valore dei titoli al 31 Dicembre 1906				» 6 936	60	L. 411 166	o
						L. 411 166	o

I SINDACI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
» ATTILIO SOFFREDI
» GINO TURRINI

IL CONSIGLIERE DELEGATO
ALLA SEZIONE CONTABILITA'
Rag. PIETRO MORO

IL DIRETTORE GENERALE
FEDERICO JOHNSON.

...l 31 dicembre 1906

Passività

Soci 1907 — Quote anticipate per il 1907:							
Rinnovazioni . . . . N. 8303 × 6		L. 49 818	—				
Nuove inscrizioni . . . . » 1122 × 8		» 8 976	—	L. 58 794	—		
Soci 1908, 1909, 1911 — Quote anticipate		. . . .	. .	» 48	—		
Soci a pagamento quinquennale — Quote anticipate		. . . .	. .	» 60 300	—		
Quote postali — Quote anticipate dai Soci residenti all'Estero		. . . .	. .	» 2 162	—		
Impegni vari di Bilancio — Per residuo carte del Trentino da distribuire nel 1907 ai soci 1906 (*)		L. 8 595	56				
Per residuo spesa dei primi 4 fogli della Carta d'Italia al 250 000 da distribuire nel 1907 ai Soci 1906 (**)		» 30 067	20				
Per dono dei primi quattro fogli della carta d'Italia ai nuovi Soci vitalizi e quinquennali 1907		» 2 000	—				
Per residuo stampa atti III Congresso Automobilismo, per opuscolo Manutenzione Strade, per la pubblicazione di monografie, per esperimenti pel miglioramento della manutenzione stradale		» 7 014	45				
Per residuo cambio placche agli affiliati non effettuati nel 1906		» 785	82				
Deposito degli affiliati per concessione placche del Touring		» 6 075	—				
Per sottoscrizione di una Azione serie B dell' Esposizione di Milano 1906.	L. 1000 —						
Meno il versamento fatto	» 100 —	» 900	—				
Stanziamento per l'acquisto di nuovi libri per la Biblioteca . . .		» 500	—	» 55 938	03		
Cartelli indicatori — Stanziamenti annuali del T. C. I. — A Bilancio 1903 . .	L. 5 000 —						
— A Bilancio 1904 . . .	» 5 000 —						
— A Bilancio 1905 . . .	» 5 000 —						
— A Bilancio 1906 . . .	» 5 000 —	L. 20 000	—				
Ammontare delle sottoscrizioni dei Soci		» 29 738	—				
		L. 49 738	—				
Spese pei cartelli indicatori già collocati		» 44 123	62	» 5 614	38		
Debiti vari — Verso fornitori e diversi		. . . .	. .	» 13 853	85		
Riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici al 1° gennaio 1906		L. 10 040	89				
Diminuzione di riserva per minor valore dei titoli al 31 dicembre 1906		» 6 936	60	» 3 104	29	L. 199 814	55
Capitale netto. — Al 31 dicembre 1905		. . . .	. .	» 194 973	82		
N. 937 Soci Vitalizi al 1° gennaio 1906		L. 94 600	—				
» » inscritti nell'anno: In Italia N. 297 a L. 100		» 29 700	—				
» 322 Estero » 25 a » 125		» 3 125	—	» 127 425	—		
N. 1259 Soci vitalizi al 31 dicembre 1906.				L. 322 398	82		
QUOTA 1906 CHE SI PASSA A PATRIMONIO SOCIALE		. . . .	. .	L. 15 058	78	» 337 457	60
						L. 537 272	15

...al 1° gennaio al 31 dicembre 1906

Spese

Sezione Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, Profili, Monografie, ecc.	. . . .	. .	L. 87 104	43		
Annuario 1906 — Compilazione, stampa e spedizione	. . . .	. .	» 26 486	17		
Sezioni — Consolato, Affiliamenti, Biblioteca, Legale, Medica, Automobilismo, ecc.	. . . .	. .	» 16 085	73		
Rivista Mensile — Redazione, stampa e spedizione	. . . .	. .	» 90 242	54		
Spese Generali d'amministrazione — Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefono, cancelleria, stampati, spese d'incasso quote, ecc.	. . . .	. .	» 99 991	26		
Corrispondenza e spedizione — Spese di corrispondenza ai Soci, spedizione delle pubblicazioni e delle minuterie acquistate dai Soci	. . . .	. .	» 15 567	73		
Propaganda — Consolati, Esposizioni varie, Convegni	L. 19 467	38				
Medaglie di benemerenza, pubblicazioni varie per la propaganda	» 13 512	87	» 32 980	25		
Mobili — Deperimento e svalutazione	. . . .	. .	» 9 485	50		
Cartelli indicatori e Cassette da riparazioni — Stanziamento annuale del T. per i Cartelli Indicatori	L. 5 000	—				
Spese fatte nell'anno per le cassette da riparazioni	» 627	30	» 5 627	30		
Varie — Commissioni per Conto terzi, Rimborsi e riserve, Diverse	. . . .	. .	» 5 599	74		
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici — Minor valore per fluttuazioni del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1906 delle L. 13 500 Rendita It. 5 %. . .	L. 7 056	—				
Maggior valore per fluttuazione del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1906 delle Obbligazioni Ferrovie Meridionali	» 119	40	» 6 936	60	L. 396 107	25
ECCEDENZA DELLE RENDITE SULLE SPESE NELL'ESERCIZIO 1906	. . . .	. .	. . . .	. .	» 15 058	78
					L. 411 166	03

(*) Distribuite ai Soci in gennaio 1907.
(**) Distribuite ai Soci in febbraio 1907.

IL VICE DIRETTORE GENERALE
L. V. BERTARELLI.

I CONSIGLIERI SEGRETARI
I. VIGLIARDI-PARAVIA.
ALFREDO ZAFFARONI.

Relazione dei Sindaci
sull' esercizio chiuso al 31 dicembre 1906

Il vecchio « presto e bene raro avviene » è stato quest'anno debellato dall'amministrazione del Touring, che con lodevole zelo ci ha anticipato la presentazione del Bilancio, senza venir meno all'abituale precisione nella non breve compilazione.

L'esame del consuntivo e del conto di rendite e spese ci dà la gradita notizia dell'aumento del patrimonio verificatosi nell'anno in L. 15 058 78, il cui importo complessivo al 1° gennaio 1907 ammonta a L. 337 457 60.

Nè senza la più viva soddisfazione segnaliamo questo all'attenzione dei soci, cui sono noti gli auguri da noi fatti lo scorso anno, perchè sia resa sempre più forte e più salda la compagine delle nostre materiali garanzie, per la prosperità del nostro sodalizio.

E davvero quando si pensi all'estensione dell'azione del Touring, che si ripercuote singolarmente su ciascuno dei 55 000 soci attuali, che è nostro desiderio venga ad essere esercitata su un numero sempre più vasto, e che deve pur sintetizzarsi in oneri gravissimi e imprescindibili, non parrà strano se il Consiglio che affronta la morale responsabilità degli impegni, senta il dovere di presidiarla colla più prudente condotta finanziaria.

Il preventivo stesso è stato in qualche parte limitato dal consuntivo per diminuzioni di spese, discusse e volute dal Consiglio, al quale va pure la lode di aver dato più energico impulso ai servizi colla diligente e solerte collaborazione di tutto il personale.

L'illustrazione particolareggiata del Bilancio sarà nota ai soci colla relazione del Consiglio, e questo ci dispensa dal fare una minuta e non necessaria disamina d'ogni voce dell'attivo e del passivo sociale, notiamo solo come corrispondano ai sani criteri di ogni buona amministrazione i deperimenti e le svalutazioni.

Come è nostro dovere abbiamo seguito durante l'anno l'opera del Consiglio e dell'Amministrazione intervenendo alle sedute, esaminando ripetute volte i libri di registrazione, verificando a periodi intermittenti la cassa e le altre attività sociali, e abbiamo la soddisfazione di assicurarvi che nonostante il maggior lavoro, e per l'Esposizione e per l'aumento dei soci, e per le infinite cure richieste dalla compilazione della Carta d'Italia, l'andamento amministrativo del Touring va sempre più perfezionandosi.

Invitiamo i soci ad approvare le risultanze del Bilancio 1906, augurando venga mantenuto l'attuale indirizzo finanziario al quale ci sentiamo di poter coscienziosamente sottoscrivere.

I Sindaci :

Rag. Camillo Magnacavallo

Rag. Attilio Soffredi

Rag. Gino Turrini

CONSOLATO GENERALE.

BIENNIO 1907 - 1908.

Riconferme.

A norma delle disposizioni statutarie, col 31 dicembre testè decorso è scaduto il biennio di elezione del Corpo Consolare.

Alla revisione delle liste ed alle riconferme, il Consiglio sta ora provvedendo in base alle risultanze degli accertamenti fatti sul lavoro compiuto durante il biennio.

Parte delle riconferme venne già notificate agli interessati, con speciale lettera circolare. L'elenco ne sarà come di consueto riportato sugli *Annuari Generale* e dell'*Automobilismo*, sotto l'indicazione delle località rispettive.

Per i centri rimasti vacanti per non riconferma del Console scaduto, il Consiglio provvede alla sostituzione.

Nuove nomine.

PRIMO ELENCO.

Alfedena................. Crescini rag. Giuseppe.
Aquila.................. Tomassi prof. Luigi.
Baceno.................. Isotta Riccardo.
Bergamo................. Farina dott. Daniele — Zanchi dott. ing. Luigi.
Biasca.................. Montemartini dott. Vittorio.
Biella.................. Grosso Gabriele.
Bosco Chiesanuova...... Da Madice Natale.
Cairo Montenotte....... Bogliolo Giuseppe.
Cardano al Campo....... De Fornera Piantanida nob. cavaliere Cesare Ottavio.
Carmignano di Brenta... Zordan Raffaello.
Carrara................. Andrei Ernesto.
Casorate Sempione...... Santuelli Aurelio.
Cava Manara............ Albani Gerolamo.
Chiavenna.............. Coduri de Cartosio rag. Giuseppe — Mezzera Emilio.
Conselve................ Toderini nob. Domenico.
Cuglieri................ Macchiavelli avv. Giuseppe.
Dongo................... Mancini Luigi.
Donnaz.................. Peyretti dott. Alessandro.
Foligno................. Benedetti Fortunato.
Iquique................. Priaroni Angelo.
Lodi Vecchio........... Boselli dott. Giuseppe.
Merate.................. Monti Ambrogio.
Mezzolara.............. Marzocchi Raul.
Montefusco............. De Luca Nicola.
Montorio al Vomano.... Martegiani Carlo.
Mozzate................ Rossi rag. Edoardo.
Ormea................... Frontero avv. Giacomo.
Pasiano di Pordenone... Ebhardt dott. Enrico.
Pescara................. Bucco Ernesto.
Piacenza................ Capello cav. col. Luigi.
Ponsacco................ Deri Giuseppe.
Pontecorvo............. Giordano Alfredo.
Pozzuolo Martesana.... Tommasini dott. Angelo.
Primiero................ Orsingher Antonio.
Racconigi.............. Marchisio Pietro.
Rio Marina.............. Giannoni Tito.
Rionero in Vulture.... Magnino G. Battista.
Roma.................... *Delegato Provinciale :* Onorevole princ. Pietro Lanza di Scalea — *Capo Console*: S. E. princ. Don Prospero Colonna principe di Sonnino — *Consoli :* Bonardi cav. avv. Italo - De Cesare cav. avv. Antonio - De Martino Gino - Lattes comm. ing. Oreste - Nesti Gustavo - O o Michele - Roux avv. Mario - Sabatini avv. Paride - Onorevole principe Don Giovanni Torlonia.
S. Martino di Lupari... Petrin Carlo.
Santafiora.............. Luciani Eugenio.
S. Vincenzo Maremma.. Mussio Gualberto.
Serravalle Sesia........ Piasio Alessandro.
Sevilla................. Castelli della Vinca Luigi.
Trinità................. Faconti dott. Giacomo Enea.
Venaria Reale.......... Rolando avv. Achille.

SECONDO ELENCO.

Capo Consoli.

Napoli.................. De Angelis ing. Gaetano.

Consoli.

Asti.................... Comune avv. Carlo Umberto.
Bagni di Casciano...... Lischi Vincenzo.
Buenos Ayres........... Baratta Cesare.
Cagliari................ Lippi Nicola.

Chiesa (Valmalenco)..... Racchetti Antonio.
Chiusa di Pesio......... Bongioanni not. Riccardo.
Darfo.................. Mori dott. Admeto.
Gardone Riviera .... Fuchs ing. Angelo.
Girgenti .... Accardi ing. Domenico.
Osnago................. Franzini Raffaole.
Ponte di Legno .... Fiorineschi Guido.
S. Elpidio a Mare... ... Scoccini Vittorio.
Senigallia.............. Angelini Michele.
Sorralunga.............. Deaglio geom. Guido.
Spezia .... Faggioni G. B.
Strambino............... Falletti avv. Paolo.
Strelitz Alt. .... Curti prof. ing. Carlo.
Vado.................... Baracchini Caputi ten. Alberto.
Villa Cogozzo........... Discacciati Giulio.
Ivrea 4. regg. alpini. .. Sonzo cap. Cornelio.
Milano 5. regg. alpini... Franceschi cap. Temistocle.
Pisa 7. regg. artiglieria . Farcito de Vinea conte cap. Carlo.
Pavia 9. regg. artiglieria Archivolti ten. Carlo.
Torino I. comp. ciclisti bersaglieri Rosano cap. Francesco.
Milano 7. regg. bersaglieri Barbieri ten. Talete.
Caserta regg. cavalleria "Padova,, Manzotti cap. Giuseppe.
Brescia 2. regg. cavalleria "Piemonte reale,, Lombardi cap. Pietro Giov.
Bologna RR. carabinieri Denicotti cap. Ruggero.
Verona 2. regg. fanteria Bianchi ten. Amedeo.
Saganeiti 3. regg. comp. cacciatori fanteria Salomone ten. Felice.
Firenze 3. regg. genio telegrafisti Gasparotti cav. Edoardo.
Firenze 4. regg. fanteria Pellegrini cap. Lionello.
Siena 9. regg. fanteria .. Jacoponi ten. aiut. magg. Guglielmo.
Livorno 10. regg. fanteria Matarelli ten. aiut. magg. Leonida.
Spezia 17. regg. fanteria. Zabert cap. Giuseppe.
Firenze 28. regg. fanteria Grillo ten. Carlo.
Milano 29. regg. fanteria Avogadro di Vigliano conte Gastone.
Aquila 39. regg. fanteria Spigo ten. Arturo.
Foggia 40. regg. fanteria Ruggieri cap. Carlo.
Vercelli 53. regg. fanteria Bompar1 ten. Ugo.
Forlì 61. regg. fanteria . Tardini ten. colon. Giuseppe.
Como 65. regg. fanteria. Rocca magg. Francesco.
Milano 66. regg. fanteria Alliana cap. Pietro.
Treviso 71. regg. fanteria Costa cap. Sebastiano.
Alessandria 71. regg. fant. Bosca ten. Umberto.
Alessandria 72. regg. fant. Boetti dei conti Boetti nob. ten. Angelo.
Brescia 74. regg. fanteria Ottini cap. Balbo.
Genova 76. regg. fanteria Re ten. Brisio.
Alba 78. regg. fanteria.. Perlino Gregorio.
Novara 85. regg. fanteria Fioretta ten. col. Pietro.
Novara 86. regg. fanteria Bellavita ten. col. Emilio.
Catanzaro 94 regg. fanteria Biestro ten. Angelo.

Soci benemeriti.

Bianchi ten. Amedeo, Verona — Bianchi Crema Ugo, Mortara — Cantù dott. Ettore, Corteolona — Castelli Mario, Milano — Chionaky Alessandro, Milano — Cisterni cap. Cesare, Foggia — Comi Achille, Milano — Curti ing. prof. Carlo, Vigevano — De Giorgio Vittorio, Milano — Orsingher Antonio, Primiero — Peja rag. Guido, Milano — Prever Andrea, Torino — Rispoli rag. Antonio, S. Angelo dei Lombardi — Tonolli Olinto, Genova — Vettori Umberto, Roncade.

TOTALE N. 1193.

Soci quinquennali.

Accame Emanuele, Genova — Alessio Camillo, Firenze — Aliaga di Ricaldone conte Emanuele, Torino — Allara Perla dott. Corrado, Rosazza Biellese — Asinari di Bernezzo ten. Vittorio, Torino — Astarita Alfredo, Sarno — Barascintti Ernesto, Treviso — Barnaz ing. Polidoro, Cuneo — Bassoni Enrico, Arezzo — Bellini ing Virgilio, Milano — Bellucci not. Silvio, Firenze — Beretta Carlo, Gardone Val Trompia — Bernocchi Enrico, Milano — Bianchetti Rinaldo, Genova — Bianconi dott. Ettore, Milano — Boari Tito, Marrara — Boggiano Paolo, Montevideo — Bona Vittorio, Edolo — Bonaugnri dott. Ezio, Oggiono — Bonetti Camillo, Milano — Boragino Angelo, Genova — Bordoni Francesco, Casatenuovo — Borella dott. Alete, Mantova — Bressen A. M., Venezia — Calegari Teodoro, Milano — Calzolari Antonio, Milano — Cambiagi dott. Carlo, Trieste — Cameroni Michele, Sartirana Lomellina — Campostini Dante, Sesto Fiorentino — Candussi Francesco, Romans — Cantaluppi Raoul, Milano — Capello Paolo, Noventa — Caroglio ing. Giacomo, Sangano — Carretti Henry, Porto Maurizio — CARTA nob. ELISA, Oristano — Casalono Carlo, Torino — Casartelli Antonio, Como — Castelli Pietro, Pallanza — Castellino Francesco, Mondovì — Cavalchini ing. Carlo, Torino — Cays di Caselette conte Carlo, Bologna — Cenci Nino, Borgo S Donnino — Chapuis Alberto, Torino — Chapuis Alessandro, Zoagli — Chiesa Giovanni, Milano — Cochrane P., Lerici — Colombo Enrico, Biella — Colombo Giuseppe, Torino — Consolandi Giacomo, Soncino — Corbollini Eugenio, Milano — Corni dott. Guido, Modena — Croce Giacomo, Genova — Cusi Enrico, Reggio Emilia — Dalbesio Enrico, Milano — Dall'Acqua Alfredo, Legnano — Dario ing. Augusto, Cuneo — De Bresson visconte E.. Gap — De Crescenzio ing. Vincenzo, Salerno — Degiorgis Giacomo, Ferriera — Degli Alberti conte Mario, Torino — Delpiano Giovanni, Biella — De Maiti Arnaldo, Capodistria — De Paoli dott. Ezelino, Genova — De Pasquale Attilio, Torremaggiore — Di Serega conte Alberto, Verona — Domenichini rag. Giuseppe, Ferrara — Dordoni Eugenio, Romanengo — Facchini Emilio, Levade — Faginoli G. Battista, Verona — Farinelli ing. Carlo, Reggio Emilia — Felogna avv. Alberto, Torino — Ferrari Arcangelo, Suzzara — Ferrari Luigi, Treviglio — Ferrario Giulio Carlo, Vercelli — Feukart Joseph, S. Gall — Fiorani Arnaldo, Torino — Fiorito Ettore, Roma — Forni Orazio, Genova — Forni Remo, Villach — Fossati Amilcare, Monza — Francesconi Giorgio, Mestre — Franz Karl, München — Froscura Umberto, Agordo — Fuzier Arrigo, Bergamo — Gagliardi Valentino, Torino — Garitta Carlo, Cuneo — Ghidini Adolfo, Torino — Ghidini Ferdinando, Torino — Giacobino Giovanni Spirito, Torino — Gilardi Massimo, Lecco — Giraud avv. Pietro, Saluzzo — Gola Giovanni, Torino — Goletti Giuseppe, Torino — Gozzani di S. Giorgio conte Cesare, Torino — Grignaschi Giacomo, Novara — Gritti Antonio, Milano — Gualino Carlo, Biella — Gualino Giacomo, Biella — Guffanti Luigi, Monza — Guglielminotti Ettore, Torino — Iacometti Francesco, Castelnovetto per Cascina Bellaria — Incarnati barone Giovanni, Napoli — Innocenti Ferruccio, Pontassieve — Lardone Vittorio, Tregnago — Lecoultre ing. Ernest, Milano — Lenassi Oddone, Salcano presso Gorizia — Letter Giovanni, Schio — Lizioli magg. Sebastiano, Pavia — Lombardi Federico, Torino — Lombardi Giovanni, Milano — Lombardo Giuseppe, Genova — Longa Bartolomeo, Ceppomorelli — Magni Michelangelo, Prato — Magnifico Ilarione, Milano — Maineri Antonio, Varano — Marcon Vincenzo, Villa di Villa — Marelli Luigi, Milano — Maresca dott. Vincenzo, Piano di Sorrento — Mattioli Domenico, Montalto di Castro — Mereghi march. Pietro, Jesi — Milani Mansueto, Milano — Minetti Adolfo, Domodossola — Molinari Luigi, Piacenza — Molinari Vittorio, Tolmezzo — Monauni Tullio, Pergine — Montagna avv. Arturo, Jesi — Morbelli dott. Giovanni, Torino — Moreno avv. Alessandro, Alba — Morfini cav. Francesco, Bari — Mosso cap. Augusto, Novara — Municipio di Portogruaro — Oesterle Rodolfo, Genova — Pallavicini di Priola march. Giulio, Torino — Parmigiani Enrico, Torino — Pasqualin Arnaldo, Milano — Passamonti dott. Gaetano, Adi Caiè — Pavesi ing. Sordello, Mantova — Pece Carlo, Moiano — Pellicani cav. Antonio, Gioiosa Jonica — Perin Sante Francesco, Piacenza — Perosino Giovanni, Torino — Petiti Ottavio, Villastellone — Pianella Giacomo, Campertogno — Pianezzi Santino, Varese — Piccinelli Ernesto, Codogno — Pincel Arturo, Quingentole — Pirlo cav. rag. Alessandro, Brescia — Pittaluga Cesare, Genova — Pizzala Ercole, Menaggio — Positano Salvatore, Jokohama — Rainelli Amilcare, Voghera — Razetto Luigi, Torino — Rebaioli Giuseppe, Cividate al Piano — Resinolli dott. Antonio, Lecco — Revel Giuseppe, Milano — Ricci ing. Claudio, Faenza — Rizzi Carlo, Varese — Roia Davanzo Marco, Prato Carnico — Romano Fabio, Trieste — Rombo Stanislao, Genova — Rossi Mario, Varese — Rusca ing. Pietro, Cassano — Sagginelli Emilio, Roma — Samengo conte Umberto, Roma — Sani Arturo, Milano — Santovetti avv. Filippo, Roma — Saracco Antonio, Torino — Sartori Borotto dott. Antonio, Verona — Scio cav. Alberto, Roma — Scotto F. C., Pinerolo — Sella cav. Carlo, Biella — Sorafini Giov. B., Tarcento — Serrazanetti Umberto, Anzola Emilia — Signoretti conte cav. Antonio, Reggio Emilia — Simonetti Ernesto, Torino — Simoni Arnaldo, Milano — Società del Casino, Trani — Solveni Giovanni, Mira — Spini Giuseppe, Soncino — Stampa dott. Carlo, Sesto Fiorentino — Tessore Luca, Torino — Testa Silvio, Alessandria — Thelot Eugène, Contances — Travi Zaccaria, Treviglio — Ulrich ten. Alfredo, Padova — Valfrè rag. Tullio, Casteggio — Valloire Cesare, Susa — Vareso rag. Giuseppe, Sanremo — Vaudano Carlo, Torino — Velati Giovanni, Gallarate — Vigneri Oreste, Palermo — Villa avvocato Giovanni, Savigliano — Visconti Alberto, Milano — Zaino Luigi, Milano — Zambellini dott. Filippo, Crema — Zannini Giovanni, Milano — Zeni Arnaldo, Milano.

TOTALE N. 4339.

SEZIONE MEDICA.

BIENNIO 1907-1908.

PRIMO ELENCO.

Agnone.................. Savastano dott. Silvio.
Balzola Monferrato ..... Cassone dott. Giacomo Enrico.
Belluno................. Marchi dott. Ferruccio.
Borgosesia.............. Bader dott. Redento.
Cannero .... Bezzio dott. Felice.
Cardano al Campo .... Uselli dott. Antonio.
Castel Ponzone.......... Mascoli dott. Giuseppe.
Castelvetro Modenese.... Montanini dott. G. Battista.
Corano.................. Spada dott. Angelo.
Chiesina Uzzanese....... Biscioni dott. Ciro.
Cirlè................... Rossetti dott. Luigi.
Cittanova............... Zito dott. Ferdinando.
Coccolia .... Cortesi dott. Primo.
Conselice .... Morandi dott. Arturo.
Desenzano.............. Giustachini dott. Gian Giuseppe.
Falconara Marittima .... Zambelli dott. Antenore Tito.
Feltre .... Cavalieri dott. Gualtiero.
Ferrera Erbognone....... Fraschini dott. Giovanni.
Fonni .... Marchi dott. Gioacchino.
Forlì................... Gavelli dott. Pietro.
Genova.................. Ginnelli dott. G. B.
Grossotto .... Fiaudri dott. Ottavio.
Lima.................... Milesi dott. Carlo.
Moduna di Livenza....... Prosdocimo dott. cav. Attilio.
Mentana................. Orlandi dott. Cesare.
Montelibretti........... Galanti dott. Fausto.
Monticello.............. Bartalucci dott. Luigi.
Montichiari .... Baratozzi dott. Ugo.
Montoggio .... Muzio dott. Giuseppe.
Osiglia................. Molinari dott. Carlo.
Palazzolo sull'Oglio.... Mazza dott. Michele.
Portogruaro .... Borellini dott. Leonida.
Recco................... Massone dott. Giov. Bonifacio.
Rivarolo Ligure......... Gismondi dott. Alfredo.
Rosazzo Biellese........ Allaro Perlo dott. Corrado.
Rosignano Marittimo..... Dello Strologo dott. Dario.

Sestri .... Locci dott. Bernardino
Settimo Vittone .... Noro dott. Giacomo.
Sondrio .... Muttoni dott. Giuseppe.
Scandiano .... Nava dott. Claudio.
Torino .... Jorio dott. Ettore.
Torre Vecchia Pia ..... Arnaud dott. Faustino.
Varese Ligure .... Vareee dott. Autonio.
Vergiate .... Baldini dott. Agostino.

CONSULENTI LEGALI.

BIENNIO 1907-1908.

PRIMO ELENCO.

Arezzo .... Ricci avv. Flaminio.
Catanzaro .... Allegrini avv. Ugo.
Cerchiara di Calabria.... Stigliani avv. Lorenzo.
Colle Val d'Elsa .... Pacini avv. Temistocle.
Faenza .... Orioli avv. Pietro.
Intra .... Barbaglia avv. Alfonso.
Matelica .... Grassetti avv. Riccardo.
Ovada .... Peyrone avv. Giuseppe.
Siena .... Manzini prof. avv. Vincenzo.
Tolentino .... Meconi avv. Raffaello.

AFFILIAMENTI

I. Alberghi.

AQUILA — *Hotel Rome*, cat. *B* — cam. verso strada: piano terr. e I p. 3, II p. 2,50, III p. 2; a due letti piano terr. e I p. 6, II p. 4, III p. 3; interne 1,50; pasti 0,60 - 2 - - 3,25. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 3,70. I prezzi sono netti di sconto. Rimessa per automobili.

FALCONARA MARITTIMA — *Albergo Moderno*, cat. *C* — cam. piano terreno 1,50, I p. 2; a 2 letti piano terreno 3, I p. 3,50; interne 1.50; pasti 0,90 - 2,40 - 3,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

GALLARATE — *Albergo Italia*, cat. *C* — cam. verso strada 2; a 2 letti 3; interne 1,50; a due letti 2; pasti 0,60 - 2 - 3. Sconto 10 per cento sul conto totale. Ristorante con lista coi prezzi. Garage con fossa.

GENOVA (variante) — *Hotel Continental des Etrangers* (via Cairoli), cat. *A* — cam. I, II, III p. 5, IV p. 4; pasti 1,50 - 3,50 - 5. Per il personale di servizio cam. 2, pensione completa 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

MANTOVA — *Albergo Ristorante Senoner*, cat. *B* — cam. I p. 2,50, II p. 2,25; interne 2,25; per riscaldamento cent. 50 in più; pasti 1 - 3 - 4. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

MENDRISIO (Canton Ticino) — *Albergo del Leone*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 1 - 2,50 - 3. (Tutti i prezzi sono netti di sconto. (Telefono intercomunale e internazionale). Rimessa per automobili.

MILANO — *Albergo Italia* (piazzale Stazione Centrale cat. *B* — cam 3 (netto di sconto); pasti 1,25 - 3 - 4 (sconto 10 per cento). Per il personale di servizio cam. 2, pensione 5.

MILANO — *Albergo Passarella*, cat. *C* — cam. I p. 2,75 II p. 2,50, III p. 2; a 2 letti I e II p. 5, III p. 4; interne a due letti II p. 4, III p. 3,50; pasti 1 - 2,50 - 3. Ristorante con lista coi prezzi, sconto 10 per cento dal conto totale.

MILANO (variante) — *Albergo Commercio* (N. 5), piazza Fontana, cat. *B* — cam. senza distinzione 3 (prezzo netto di sconto); pasti 1 -3 - 4. Ristorante con lista coi prezzi (sconto 10 per cento sulle consumazioni di ristorante).

PORTO MAURIZIO — *Riviera Palace Hotel*, cat. *A* — cam. verso il mare I p. 5, II p. 4,50, III p. 4, IV p. 3,50; verso la montagna I e II p. 4, III p. 3,50, IV p. 3; pasti 1,50 - 3,50 - 4,50. Per il personale di servizio cam. 2, pensione 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Garage con fossa.

II. Meccanici

Seconda Categoria.

Tirano . . . . . . Ditta di Marchetti Arturo.

III. Garages.

Prima Categoria.

Como . . . . . . Ditta Fratelli Pedraglio.
Milano . . . . . . Garages Riuniti " Fiat-Alberti Storero-Officine Türkheimer ,,.
Modena . . . . . Ditta di Gatti Emidio.
Napoli . . . . . . Officine e Cantieri Napoletani C. e T. T. Pattison.
Roma . . . . . . Garages Riuniti " Fiat-Alberti-Storero ,,.

Seconda Categoria.

Ivrea . . . . . . Hôtel Universo del sig. Mosca Alessandro.
Lecco . . . . . . Auto-Garage Moretti Umberto.
Milano . . . . . . Auto-Garage " Trinacria ,, del sig. Bianchi Fanstino.
Portofino . . . . . Grand Hôtel " Splendid ,, di Valentini Ruggero.
S. Remo . . . . . Grand Hôtel " Royal ,, di Bertolini Maurizio.
Torino . . . . . . Grand Hôtel " Turin et Trombetta ,, di Ramondetti N.
Voghera . . . . . Carrozzeria Luigi Amodeo.

Terza Categoria.

Asola . . . . . . Ditta di Tortelli Vigilio.
Bologna . . . . . Grand Hôtel " Brun ,, comproprietario signor Frank C.
Modena . . . . . Ditta di Docchio Giovanni.

IV. Benzina.

Raccomandazione ai nostri signori Soci Automobilisti e Motociclisti. — Abbiamo ricevuto parecchie lagnanze contro affiliati che domandano un prezzo superiore a quello portato dalla convenzione col Touring, e solo, dopo esibizione della tessera in regola coi pagamenti dell'anno in corso, diminuiscono il prezzo al fissato. Rispondiamo in una sol volta che ciò è naturale. I nostri affiliati si sono impegnati a vendere ad un dato prezzo minimo fissato col T. *solamente ai nostri consoci e membri delle Associazioni confederate col T.* Chi vuole ottenere tali facilitazioni è naturale che si faccia riconoscere subito. I non soci del T. non possono pretendere nulla, del resto costa tanto poco farsi soci del T...!

Inchiesta sul funzionamento degli affiliamenti. — Diamo gli ultimi risultati. Col prossimo mese continueremo a pubblicare nella *Rivista* le modificazioni. Per ora rimandiamo ancora ai nuovi *Annuari*, poichè i cambiamenti sin qui avvenuti sono stati tutti indicati in tali nostre pubblicazioni.

Cambiamento della placca. — Diamo il fac-simile delle nuove placche già esposte da molti nostri affiliati. Esse sono in ferro smaltato di color turchino e parole bianche per gli affiliamenti di prima classe; fondo celeste e parole bianche ombreggiate in nero per gli altri di seconda classe. Tale cambiamento tornerà assai gradito ai signori chauffeurs e così, con una segnalazione tanto evidente, *daranno la preferenza con maggior facilità ai nostri affiliati.*

Affiliamenti cessati e non peranco sostituiti. — Ottone.

Affiliamenti cessati e sostituiti. — Alessandria e Susa.

Località dove il prezzo della benzina è stato aumentato. — Chiavenna, Mantova, Pontecurone, Romano Lombardo, Varenna

Località dove vennero riconfermati gli affiliamenti precedenti. — Borgo Valsugana.
Campobasso, Campoligure, Chiavari, Cortona.
Garessio.
Livorno.
Pordenone.
Rieti.
S. Severo, Sestri Levante, Soncino.
Ventimiglia.

Cambiamenti di indirizzo. — Ceprano (Roma): Paliani Giov. Battista, tessuti e generi diversi. Piazza Cavour, 12, 13, 14.

Tolentino (Macerata): Ilari G. B. Recapito per le ore di chiusura del negozio presso il *Gabinetto di lettura* in via Garibaldi.

Bellano (Como): Proserpio A., biciclette. Da via Manzoni, 21, a via Cavour, 131.

Nuovi affiliamenti (Elenco 24)

442. (*) FOSSOMBRONE (Pesaro e Urbino) — *Sancanni rag. Ercole*, macchine per cucire, biciclette, motociclette ed accessori, Corso Garibaldi, 50. Benzina 695/700 a L. 1,15 al chg. Oli Stern Sonneborn marca Ovog in latte da chg. 2,500 a L. 4. Grasso Stern Sonneborn in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. Orario feriale e festivo dalle 6 alle 21. Recapito per le ore di chiusura presso il Caffè del Popolo dirimpetto all'affiliato.

443. GALLARATE (Milano). — *Bianchi Angelo*, Droghiere, Largo Cavour, 2. Benzina, 695/700 a L. 1,05 al chg. Oleoblitz in latta da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4 50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale dalle 6 alle 20; festivo dalle 6 alle 16. Recapito per le ore di chiusura presso l'Albergo Leon d'Oro, Largo Cavour, 4.

444. GOGNA (Auronzo) Belluno. — *Barnabò cav. Angelo*. Dependance dell'Hôtel Barnabò. Aperto da giugno a tutto settembre e succursale dell'affiliamento di Auronzo.

445. INTRA (Novara). — *Società Anonima Francioli Sacchini e C.* Coloniali, via Cinque Vie, 3. Benzina 682 a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Grasso consistente sciolto a L. 1 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 12.

446. MANERBIO (Brescia). — *Cappon Giuseppe*. Biciclette, motociclette e Rappresentanze Automobili, via Umberto I, 224. Benzina 670/680 a L. 1,10 al chg.; 695/700 a L. 1 al chg. Oleoblitz e Olio Vacuum in latte da chg. 1 a L. 2; da chg. 3 a L. 6; da chg. 5 a L. 9; sciolto L. 1,50 al chg. Il prezzo del grasso lo daremo nel prossimo numero. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale dalle 5 alle 21; festivo dalle 7 alle 19.

447. MONDOVI' BREO (CUNEO). — *Garelli Sebastiano*, drogheria, via S. Agostino, 12. Benzina 695/700 a L 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo, in qualunque ora.

448. NAPOLI. — *Garages Riuniti*, locale provvisorio, via Partenope, 8 Nuovo Garage, via Vittoria e 4 a Partenope. Telefono 13-60. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg Olio Vacuum in latta da chg. 3 a L. 4,50, da chg. 5 a L. 7,50; sciolto a L. 1,50 e Grasso Vacuum in scatole da chg. 1 a L. 1,50; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo giorno e notte.

449. (*) POPOLI (Aquila). — *Martocchia Alberto*, ramaio, Corso Vittorio Emanuele II, 15. Benzina 695/700 a L. 1,15 al chg. Auto Velocité Mobiloil B in latte da chg. 0,500 (speciale per motocicli) a L. 2,40; da chg. 1 a L. 2,80; da chg. 3 a L. 5,20. Auto Velocité Mobiloil O in latte da chg. 3 a L. 5,40. Vacuum Motor Grease in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale dal levar del sole ad un'ora dopo il tramonto; festivo dal levar del sole al tramonto. Ricapito presso il proprietario, via Lungo Aterno, casa propria.

450. ROMA. — *Garages Riuniti*, sede provvisoria. via Flaminia, 56. Nuovo Garage in via Calabria (Quartieri Ludovisi) N. 46 da via Porta Salaria, Telefono 80-76. Benzina 695/700 a L. 1,15 al chg. Mobiloil in latte da chg. 3 marca A a L. 5,80; marca B e C a L. 6,60, sciolto a L. 1,50 al chg. Grasso Vacuum in scatole da chg. 2 a L. 4 —, da chg. 5 a L. 10. Carburo di calcio a L. 0,75 al chg. Orario feriale e festivo giorno e notte.

451. ROVIGO. — *Colorni G. e C.*, droghe e coloniali, piazza Vittorio Emanuele, 37. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Sciolto a L. 1,25 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale dalle 6 alle 21,30; festivo dalle 6 alle 14,30. Ricapito per le ore di chiusura presso il sig. Gastone Colorni in piazza Garibaldi (vicino al negozio).

452. S. PELLEGRINO (Bergamo). — *Roncalli Cesare*, Drogheria, via S. Carlo, 70 dirimpetto all'Eden. Benzina 695/700 per quantitativi sino a chg. 10 L. 1,30 al chg. per più di chg. 10 L. 1,20 al chg. Olio Vacuum in latte da chg. 1, a L. 2,40; da chg. 3, L. 5,20; da chg. 5 L 8,30; Grasso Vacuum in scatole da chg. 1 a L. 2 —. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 12. Recapito nella stessa casa.

453. (*) SOCI (Arezzo). — *Menti Luigi*, riparatori ed accessori per biciclette, Piazza Umberto I, 36. Benzina 695/700 a L. 1,30. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,25 da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,25. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 22 l'estate, e dalle 7 alle 21 d'inverno. Ricapito per le ore di chiusura presso il tabaccaio Pieri Antonio.

454. SUSA (Torino). — *Cerutti Giovanni*, Combustibili e carradore via Moncenisio, 13. Benzina 695/700 a L. 1,30 al chg. Olio Ossag in latte da chg. 1 a L. 1,45, da chg. 2 a L. 2,50, da chg. 3 a L. 4 —, da chg. 5 a L. 6 —; sciolto a L. 1 al chg. Grasso Ossag in scatole da chg. 1 a L. 1,25; da chg. 2 a L. 2,25. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo dalle 6 alle 21. Recapito per le ore di chiusura, nella stessa casa.

455. SUSA (Torino). — *Perono Giovanni Battista*, lattaio e vetraio, via Umberto I, 1. Benzina 695/700 a L. 1,30 al chg. Olio Orsag in latta da chg. 1 a L. 1,45; da chg. 2 a L. 2,50; da chg. 3 a L. 4 —; da chg. 5 a L. 6 —, sciolto a L. 1 al chg Grasso Orsag in scatole da chg. 1 a L. 1,25; da chg. 2 a L. 2,25. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo dalle 6 alle 21. Recapito per le ore di chiusura nella stessa casa.

456. VALENZA (Alessandria). — *Cesare Oddone*, drogheria moderna. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 L. 2; da chg 2,500 L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach, in scatole da chg. 1 L. 2; da chg. 5 L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 20.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda categoria tengono cioè una scorta di benzina meno importante degli altri.

Premi ai soci che si saranno resi benemeriti nel 1907

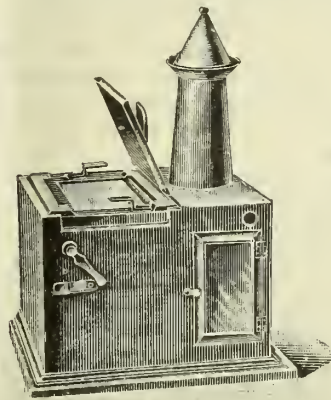
PREMIO 1 — consistente in un *Bromografo* (fig. 1) *od apparecchio* di recente invenzione per la tiratura rapida a luce artificiale dei positivi fotografici.

Dono della ditta *Lamperti e Garbagnati* di Milano, costruttrice di materiale fotografico.

Fig. 1. Fig. 2.

PREMI 2-6 — 5 *Fanali acetilene* (fig. 2) a generatore separato e nichelati, costituenti altrettanti premi. Dono della ditta *Fratelli Santini* di Ferrara.

PREMI 7-8 — *Lastre fotografiche* qualità e dimensioni a scelta, per un importo di L. 50 a dividersi in due premi. Dono della Società *La Luminosa* di Genova.

PREMIO 9 — "*Expo*"-*camera* (fig. 3), macchina fotografica tascabile in forma orologio con relativa cartuccia di 25 pellicole, per istantanee e pose, con unito "*Expo*"-*ingranditore* (fig. 4), apparecchio per ingrandire e stampare direttamente dalle negative dell'"*Expo*"-*camera* (formato francobollo) a cm. 5×7. Dono della Ditta Depositaria *Toletti e Ferretti*, 5, S. Maria alla Porta, Milano.

Fig. 3 (due terzi del vero). Fig. 4.

In questa rubrica vengono annunciati *tutti i libri che ci sono spediti in* **un solo esemplare,** *e si fa* un cenno *di quelli spediti* **in due esemplari.** *Di questi (secondo l'uso di tutte le riviste, periodici, giornali) uno resta alla* **Biblioteca del Touring,** *e l'altro alla persona a cui viene affidata la recensione.*

Ricordiamo ad autori ed editori (e specialmente a quelli di guide, relazioni di viaggi, tecnica automobilistica o ciclistica, ecc.) che la nostra Rivista *viene pubblicata in 75 000 esemplari, distribuiti regolarmente e mensilmente in tutta Italia e nelle colonie italiane all'estero, e che rappresenta perciò un prezioso e possente mezzo di réclame.*

G. Pinardi ed A. Schiavi, *L'Italia economica, Annuario statistico-economico dell'agricoltura, dell'industria, del commercio, della finanza e del lavoro.* Milano (via Gesù, 12). Società Editrice di Annuarî, 1907 (pag. XVI-540; L. 2).

Questo volume, compilato da Giuseppe Pinardi e Alessandro Schiavi, colla collaborazione di economisti e studiosi favorevolmente noti, è stato salutato dalla stampa quotidiana con segni di manifesta simpatia e giudicato libro nuovo, utile e interessante.

L'Italia Economica è pubblicazione nuova in quanto colma una lacuna lungamente lamentata, raccogliendo in poco più di 500 pagine tutti i dati ufficiali e non ufficiali che riguardano la nostra agricoltura, l'industria, il commercio, la finanza e il lavoro. I dati sono tra i più recenti, quelli che servono a dare una notizia più precisa e tangibile di ogni fenomeno economico.

L'Italia Economica è nello stesso tempo interessante e utile per le molte cose che ogni lettore può apprendervi, cose ignorate dalla grandissima parte degli Italiani, ai quali non giungono nè relazioni parlamentari, nè statistiche, nè altri documenti della massima importanza. E si badi bene, che quando noi parliamo di italiani, non alludiamo soltanto alle moltitudini incolte, ma anche ai professionisti, agli industriali, ai commercianti, agli studenti, che non sempre hanno a propria disposizione le ricche biblioteche che consentono le lunghe, pazienti indagini.

L'Italia Economica si occupa anche di due industrie che interessano molto da vicino i lettori abituali nella nostra *Rivista*: l'industria dell'automobile e del ciclo, e l'industria degli alberghi. Il capitolo sull'industria automobilistica è stato affidato all'ing. prof. E. Magrini di Torino, il quale traccia in poche pagine la storia gloriosa dei nostri progressi in questo campo nuovissimo di attività.

L'Italia Economica possiede a nostro modo di vedere tutto quanto è necessario per diffondersi rapidamente, come si diffondono all'estero gli annuarî economici dello stesso tipo. La diffusione sarà facilitata anche dal mite prezzo del grosso volume stampato in caratteri fitti e con molte tabelle.

E. Pozzoli, *Monografia stradale della Provincia di Milano;* Milano, L. F. Vallestrini, 1906.

Abbiamo parlato altre volte di questo ottimo lavoro, che ottenne il primo premio e diploma d'onore al Concorso indetto dal Touring nel 1906. La monografia (con una carta e varie tabelle) venne ora pubblicata, in seguito a deliberazione dell'on. Deputazione Provinciale di Milano.

L'Esposizione di Milano illustrata. *Giornale Ufficiale del Comitato Esecutivo*: Milano, Società Editrice Sonzogno, 1906 (L. 6).

In un bel volume di 230 pagine, splendidamente illustrato da ben 1038 incisioni, furono riunite le quaranta dispense colle quali, dal settembre 1905 al novembre 1906, *L'Esposizione Illustrata* di Casa Sonzogno (giornale ufficiale del Comitato) venne via via illustrando la Mostra, di cui questo volume forma uno dei migliori ricordi.

La stessa Casa Editrice Sonzogno ha arricchito in questi ultimi mesi di molti volumi tutte le sue collezioni che tanto contribuiscono alla diffusione della coltura; collezioni note e stimate coi nomi di *Biblioteca del Popolo, Biblioteca Universale, Biblioteca Classica, Biblioteca Romantica;* alle quali sono da aggiungersi i *Manualetti pratici* e la *Biblioteca Casalinga*, iniziata con grande fortuna da pochi mesi.

Bayerischer Automobil Club, *Handbuch,* München, E. Muhlthaler, 1907.

L'Automobile Club Bavarese, che ha sede a Monaco, ha pubblicato il suo *Annuario* per il 1907. Il volumetto contiene lo statuto e regolamento sociali, le ordinanze di polizia per la circolazione degli automobili, le leggi sulla tassa degli automobili, ecc. Lo stesso B. A. C. pubblica pure, in separati opuscoli, la sua relazione per il 1906 e l'elenco dei soci.

Enrico Carabelli, *La pratica del Codice civile,* Milano, E. Sonzogno, 1905 (pag. 588, L. 8).

E' una esposizione completa del Codice civile italiano, con numerose spiegazioni ed esemplificazioni, e coll'aggiunta, in apposita appendice, delle diverse opinioni e dei più autorevoli giudicati nei punti più controversi. Questa edizione (che è la terza di quest'utile opera) è stata curata dall'avvocato Corrado Carabelli, che vi aggiunse molti decreti e leggi emanate dopo l'attivazione del Codice civile.

— Il primo numero del 1907 della **Lega Navale** (Roma) ha un articolo di U. Florestani sulla preziosa *Monografia storica dei porti italiani nell'antichità,* di cui fu di recente pubblicato il secondo volume.

— Il numero del primo febbraio dell'**Allgemeine Automobil Zeitung** (Berlino-Monaco) ha un articolo, adorno di molte e belle illustrazioni, sull'itinerario del circuito di Brescia per il 1907.

— Nel N. 6 dell'**Allgemeine Automobil Zeitung** (Berlino e Monaco) il signor Walter Oertel propugna l'istituzione, nell'esercito tedesco, d'una speciale truppa fornita di motociclette e di automobili.

— Il N. 6 dell'**Allgemeine Automobil Zeitung** (Berlino e Monaco) ha un articolo (adorno di molte illustrazioni) del rag. A. Mercanti sullo sviluppo e sulle manifestazioni dell'automobilismo in Sicilia.

— E' uscito il primo numero della **Rivista del Moto Club d'Italia.** Augurî.

— Il N. 146 del bollettino ufficiale del **Touring Club de Belgique,** ha un articolo di Georges Leroy, con varie illustrazioni, sui laghi d'Iseo e d'Orta.

— Il N. 1 della rivista **Pro Torino** (organo mensile dell'omonima associazione) ha un articolo del signor B. Enzolina su *Lo sviluppo dell'industria automobilistica a Torino,* da cui risulta (in base ad una tabella compilata dall'ingegnere Effren Magrini) che delle 51 Società italiane per la costruzione d'automobili ben 22 hanno sede a Torino.

— Il numero di gennaio della rivista mensile del **Touring Club de France** ha un articolo di Théodore Chèze sulla esposizione retrospettiva del ciclo nel 1907, col quale illustra le quattro epoche storiche: il celerifero di Sivrac (1790), la draisienne di Drais (1818), il velocipede di Michaux (1855), la bicicletta di Guilmet (1868).

— Nella **Rassegna d'Arte** troviamo (adorna di alcune illustrazioni) la seconda ed ultima parte del pregevole lavoro del dott. Arturo Frova sulle *Chiese gotiche cadorine.* Con questo lavoro il dott. Frova aggiunge molte preziose notizie a quanto sulle chiese del Cadore hanno scritto il professore Ronzon in varî suoi scritti ed il prof. Brentari nella *Guida del Cadore,* di cui verrà presto pubblicata una nuova edizione.

— Il numero 9 del periodico **Tourisme** (Parigi) ha, in francese ed in italiano, un articolo illustrato di Francesco Melzi su *Marengo,* ed uno di L. de Saint Fégor su *Le Ballon dirigeable et le Tourisme.*

— Il primo numero del 1907 dell'**Echo des Alpes** ha la prima parte di un articolo di Wenry Correvon su *Valtournanche.*

— Nel suo numero 82 la **Illustrazione Bresciana,** occupandosi della nuova ferrovia della Valle Camonica, illustra i lavori del tratto (che è il più difficile di tutta la linea) da Cividate a Breno.

Chiamato dalla cortese fiducia della nostra Direzione e del Consiglio alla Consulenza Legale del Touring, già tenuta con tanto amore e valore da' miei cari amici, e mentre assumo con vero entusiasmo l'ufficio, esprimo a tutti i nostri consulenti legali i miei sentimenti di cordiale colleganza e raccomando loro di volermi aiutare nel tener viva, colle informazioni, colle notizie, coi consigli questa nostra, che non è certamente l'ultima attività del Touring.

L'aiuto dei consulenti poi potrà con nostro grande vantaggio esplicarsi nel fornire ai soci quegli schiarimenti e quegli appoggi su questioni di natura particolare, che i soci sogliono sottoporre a noi con non lieve disturbo per il disbrigo degli altri molti impegni della Sezione legale.

Anzi ci permettiamo di richiamare su queste note anche l'attenzione dei soci stessi, perchè si compiacciano di prenderne norma.

LA MUNICIPALIZZAZIONE DELLA PUBBLICITA' E LE TARGHE DEL TOURING.

La municipalizzazione dei pubblici servizi, introdotta — crediamo — con soverchia precipitazione in Italia, quando l'istituto declinava già nei paesi che lo avevano sperimentato, dopo aver destate le preoccupazioni degli economisti, desta ora anche... le nostre!

Difatti uno dei rami di attività a cui sembra tendere maggiormente la municipalizzazione, è quello delle pubbliche affissioni: e vi sono Comuni, i quali, col pretesto della avvenuta municipalizzazione, vorrebbero proibire ai privati l'affissione delle nostre targhe di affiliamento.

E' legittimo il divieto?

Dobbiamo subito avvertire che facciamo una questione di natura generale, poichè potrebbe darsi che volta per volta i regolamenti adottati dai singoli Comuni per la municipalizzazione, contenessero speciali disposizioni e dovessero quindi dar luogo a soluzioni affatto speciali e relative.

Così pure parliamo del divieto solo in riguardo alla municipalizzazione, e non ci occupiamo dei divieti che possono esser dati in base ad altri regolamenti riflettenti la polizia, l'edilizia, ecc., e che possono formar tema di altre e diverse questioni.

Limitato il problema, noi crediamo che il divieto non sia legittimo.

Non bisogna dimenticare lo spirito e la ragione della legge sulla municipalizzazione dei pubblici servizi, la quale volle in sostanza permettere ai Comuni il vantaggio che l'industria privata ritraeva e ritrae da taluni rami di attività, fra i quali è compreso quello delle pubbliche affissioni (art. 1, n. 17 della legge). I Comuni, cioè, sono diventati, per le affissioni, quello che prima erano, e anche oggi, sono i privati imprenditori, che ne ricavano lucro.

Senonchè, di fronte a questo fondamentale concetto della legge, le targhe del Touring si sottraggono al novero delle affissioni municipalizzabili, per due distinte ragioni:

a) Esse in primo luogo, più che altro, indicano un titolo speciale della Ditta, della persona che le espone — indicano cioè il suo affiliamento al Touring. Se si potesse ritenere che l'indicare titolo siffatto possa costituire affissione pubblica, nei sensi intesi dalla legge, bisognerebbe qualificare alla stessa stregua anche la indicazione di medaglie, di distinzioni in esposizioni, concorsi, ecc., che nessun Comune municipalizzatore ha pensato mai di proibire ad alcuno!

b) In secondo luogo, l'affissione delle targhe non è cosa di cui si possa industrialmente disporre come si dispone della pubblicità vera e propria.

Le targhe sono assegnate dal Touring in condizioni affatto speciali, e perfino a titolo di semplice deposito: cosicchè, anche sotto questo punto di vista, non vi può esserci confusione tra esse e quelle forme di pubbliche affissioni alle quali si dedica l'industria libera ed insindacata e che quindi possono formare oggetto di municipalizzazione.

D'altra parte vogliamo pur notare come i Comuni che insistessero nel criterio di una fiscalità — secondo noi — contraria alla legge, verrebbero anche ad ostacolare, senza una utilità proporzionata, il funzionamento di un servizio come quello delle targhe, che spande i suoi benefici per tutto il paese, come per tutto il paese si estendono i rami vigorosi del Touring.

Vi saranno Amministrazioni che non comprenderanno, almeno sotto questo aspetto, la ragionevolezza della nostra tesi?

Francamente, ci auguriamo e speriamo di no.

PIGNORABILITA' DI STIPENDI E SALARI DI CHAUFFEURS, ECC.

In massima lo stipendio in parola è pignorabile. Si è sostenuto da qualcuno (specialmente in Francia) che i salari degli operai, gli stipendi dei piccoli impiegati, ecc. siano da parificarsi agli assegni alimentari e perciò non siano pignorabili. Ma la nostra giurisprudenza ha prevalentemente accolto il principio contrario, in difetto di un testo di legge che autorizzi la parificazione in questa materia di diritto singolare.

Si potrebbe far questione nel senso che non siano pignorabili gli stipendi futuri, perchè appunto non maturati ancora e quindi incapaci di esecuzione. Ma anche su questo diverso aspetto la questione è risolta dai più, nel senso della pignorabilità. La cosa pignorabile esiste, sia pure solo in sostanza, ma esiste; e questa è la ragione per la quale generalmante si ammette il pignoramento.

Il Consigliere delegato alla Sezione Legale
Avv. BORTOLO BELOTTI

GIUDICATI TURISTICI.

VELOCIPEDE E CONTRASSEGNO

A termini della legge sulla tassa dei velocipedi non basta che sia pagata la tassa, nè che la targhetta comprovante l'eseguito pagamento sia tenuta con una mano appoggiata al manubrio della macchina, ma occorre che questa targhetta sia materialmente applicata al veicolo in modo visibile (Sentenza della Cassazione 23 ottobre 1906, ric. Cortese.

P. S. — La massima è diametralmente opposta a quella affermata dal Pretore di Vigevano inserita nella *Rivista* del decorso gennaio e ad altra antecedentemente affermata dalla Cassazione stessa su ricorso Grattarolo.

Di fronte ad una tanta disparità di giudizio, prescindendo dalla legalità o meno delle contravvenzioni elevate contro velocipedisti che circolassero con contrassegno in tasca, consigliamo senz'altro a tenere questo applicato al tubo dello sterzo del velocipede.

In linea di diritto ad ogni modo rimane in noi il pieno convincimento che non costituisca reato il fatto di non aver applicato in un punto visibile del velocipede, il contrassegno comprovante il pagamento della tassa, quando il possessore del veicolo l'abbia seco sulla persona. La tassa infatti colpisce non la macchina, ma è in certo modo un corrispettivo del permesso lasciato al ciclista in quanto questi si trovi a circolare su aree pubbliche con una macchina.

AUTOMOBILE A CORSA ECCESSIVA — IRRESPONSABILITA' PENALE DEL PROPRIETARIO ASSENTE

Il proprietario di un automobile, pur dovendo rispondere in sede civile dei danni arrecati (e ciò a sensi dell'art. 1153 C. c.), non è tenuto penalmente responsabile della contravvenzione consumata, in sua assenza dallo chauffeur che, nella specie, aveva spinto l'automobile a una velocità non consentita dai regolamenti (Sentenza della S. C. 24 luglio 1906, ric. Cibelli).

FORNITURA D' AUTOMOBILE CON CHAUFFEUR

L'impresa avente un garage d'automobili, la quale s'impegna di fornire un automobile con chauffeur per il trasporto di persone da un luogo all'altro, seguendo un certo itinerario e contro un determinato prezzo, pone in essere un contratto di trasporto e non una semplice locazione di cosa (Sentenza della C. d'Appello di Milano 31 ottobre 1906, Rosazza-Valz contro Ditta Fabbre-Gagliardi e C.).

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 31 gennaio 1907.

Soci vitalizi (*)

BOLOGNA, Boriani ing. Lamberto; Toschi ing. Luciano — BRESCIA, Graziotti Giuseppe — CESANO MADERNO, Villa rag. Antonio — COGGIOLA, Bozzalla Annibale; Bozzalla Pietro; Bozzalla Silvio — CORNIGLIANO LIGURE, Musso Alberto Cesare — FIRENZE, Gigliucci conte Donatello; Pozzi Attilio — FORMIA, Bartolomeo Andrea — GAZZO, Tacchi Giovanni — GENOVA, Rossi avv. G. B.; Rossi avv. Luigi; Società del Casino; Solesio Faustino — GROSSETO, Pallini ing Benedetto — INTRA, Pariani Giovanni — LUGANO, Apostoli Guglielmo — MEDE, Corti Luigi — MILANO, Albrighi Silla; Albrighi Manzotti Bianca; Besana cav. Soave E.; Besozzi Aldo; Carones Giuseppe; Celoria Giovanni; Comi Achille; Gherini Antonio; Iremonger rag. Aldo; Lanoia Gabrio; Levi avv. Alfonso; Palazzi Giacomo; Percgalli rag. Carlo Enrico; Polli dott. Giuseppe; Pozzi Emilio; Spangher Ugo; Speroni Giuseppe; Tonta dott. Vitaliano; Usuelli Celestino Vismara Anioeto — NAPOLI, Viti conte Vincenzo — NOVARA, Tornielli di Borgolavezzaro marchese Luigi — PAVULLO, Muzzarelli Aggeo — PENNE, Tuoni dott. Nicola — PESCIA, Marchi Giulio — PIAZZOLA SUL BRENTA, Camerini conte Paolo — PISA, Lansel Edoardo — PONTE ALBIATE, Caprotti Bernardo — ROMA, Gagliardi Agabio; Scaravelli Annibale; Torlonia Giovanni — SAN SEVERO, Fraccacreta avv. Ettore — TERNI, Tivano cav. Nicolò — TORINO, Balbo Bertone conte Emanuele marchese di Breme; Pallavicino Mossi marchese Giuseppe; Rizzetti avv. Enrico — VARESE, Craven Donna Maria — VENEZIA, Carrer Giovan Battista — VERONA, Guerrieri contessa Beppina — VICENZA, De Tacchi di Montemaria nob. avv. Alberto — VIGEVANO, Scarfiotti ten. Mario; Vittoni cav. Pietro — YOKOHAMA, Bertazzoi Giuseppe.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Angiolini rag. Pietro, Beltrami Pietro, Cavanna Paolo, Circolo Uff. 72° fanteria, Cossa Roberto, Gola Arturo, Guidobono Alfredo, Ivaldi Benvenuto, Lenzi Cesaro, Mazza geom. Alfredo, Oliva ragioniere Luciano, Piacentini geom. Giuseppe, Porta Michele, Rosso Francesco, Valdano Alceo.
Asti. — Sacerdote Giuseppe.
Canelli. — Balladore conte Diodato.
Casale Monferrato. — Caire Giovanni Tomaso, Poli Enrico.
Novi Ligure. — Sala Convegno Uff. 63° fanteria.
Serravalle Sesia. — Pilotti Mario.
Tortona. — Cascella Nicola, D'Andrea Giuseppe, Di Vito cap. Benedetto, Faconti Alfredo, Reposseno prof. Edoardo.
Valenza. — Abbiati Giuseppe.
ANCONA. — Gardini Aroldo, Manciforti Serafini Francesco, Sala Convegno Uff. 6 bersaglieri, Salustri dott. Luigi, Terni Giorgio, Vaggi Amilcare.
Fabriano. — Società Escursionisti.
Loreto. — Colombati Italo.
Ostra. — Mariotti Marino.
Sinigallia. — Negri Corradino.
AQUILA. — Monaco cav. dott. Giovanni, Pace Quintino, Tursini Tito.
Avezzano. — Gagliardo dott. Umberto.
Ofena. — Delfino Alessandro.
AREZZO. - *Montevarchi.* — Berruti Archimede.
ASCOLI PICENO. — Armandi Waltredo, Morelli rag. Alfredo.
Fermo. — Romani conte Giacomo.
AVELLINO. - *Calabritto.* — Garibaldi Sansone.
Caposele. — Sardi Ernesto.
Solofra. — Grassi Donato.
BARI. — Majone cap. Alfredo, Moro Gaetano, Pinto Michele, Sagarriga Visconti Nicola, Sala Convegno Uff. 87° fanteria.
Gioia del Colle. — Ninni Pasquale.
BELLUNO. — Bartoli ten. Vincenzo, Olivotti Giov. Batt.
BENEVENTO. — Bettini Alcide.
Guardia Sanframondi. — Maiorani Angelo.
BERGAMO. — Berizzi Antonio, Berizzi rag. Emilio, Calvi Gerolamo, Cecchetti dottor Giuseppe, Colombo Andrea, Cominetti Giuseppe, Gatti Francesco, Gervasoni Francesco, Oprandi rag. Leone, Salvi rag. Giuseppe, Vezzoli Giuseppe.
Alzano. — Schvaiger Raul.
Cologno al Serio. — Regonesi Battista.
Gandino. — Tacchini prof. Febo.
Gazzoniga. — Balini Bonifacio, Berner Ernesto.
Osio Sotto. — Bugini Giacomo
Piazza Brembana. — Regazzoni Bortolo.
Ponte S. Pietro. — Bussoli Virginio, Moroni Pietro.
Ranica. — Calcaterra rag. Antonio.
Romano di Lombardia. — Pagliarini Carlo.
Treviglio. — Ausenda Camillo, Cosulich Guido, Grossi ing. Giuseppe.
Urgnano. — Locatelli rag. Giuseppe.
BOLOGNA. — Artale magg Carlo, Babbini nob. Ezio, Bertolini Giuseppe, Brunelli Bonetti nob. Alberto, Capone rag. Gennaro, Cattivelli col. Lodovico, Corrado ten. Enrico, Ferri Aroldo, Fusaroli Emanuele, Gandolfi Pietro, Incontri march. Alberto, Migliaccio nob. Teodorico, Pezzi Giovanni, Scagliola ten. Ettore, Spadari Vittorio, Testi Rasponi Giacomo, Ungarelli Gaspare, Vincenzi Leone.
Budrio. — Baruffi Carlo.
Molinella. — Ghelli Giovanni.
Monghidozo. — Lenzi Alfonso.
S. Vincenzo. — Trere don Domenico.
BRESCIA. — Bontacchio Antonio, Piai Mario, Piardi Giuseppe, Sala Convegno Uff. 12° bersaglieri, Società Bianchi Camions Automobili, Tremolada Roberto Guglielmo, Viganò Alessandro.
Campione. — Consolini Orsolino, Pirozzini Luigi.
Cellatica. — Binetti Giuseppe.
Chiari. — Bocchi Giovanni, Mongelli Salvatore.
Cogozzo Valtrompia. — Beltrami ing. Gaudenzio.
Cologne. — Metelli dott. Livio.
Edolo. — Perlotti Fedele.
Gardone Riviera. — Koenlger dott. Udo, Nabnys J. L. Freiher, Predolini Cesare, Vassalini Marco, Wassermann S. D.
Gargnano. — Piccini Bortolo.
Gussago. — Ventarelli Giovanni.
Iseo. — Ronzoni Giuseppe.
Limone sul Garda. — Segala Giuseppe.
Montichiari. — Società Sportiva Monteclarense.
Nozza. — Tiboni Pietro.
Provezze. — Gussalli Franco.
Rezzato. — Lombardi Carlo.
Salò. — Caldera Giuseppe, De Paoli Carlo, Forgioli Francesco, Manfredini Felice, Ortner Giuseppe, Turina Luigi, Veludari Pietro.
Tignale. — Fruner Domenico.
Toscolano. — Pellegrini Bortolo.
Tremosine. — Olivier Leonesio.
CAGLIARI. — Puligheddu Serpi not. Ernesto, Putzolu Gavino, Valli Gio. Maria.
Gergei. — Bonu Giovanni.
Iglesias. — Decinè Attilio, Fontana dott. Angelo, Micheletti Paolo.
Monteponi. — Gnelpa Silvio.
Oristano. — CARTA nob. ELISA.
Pabillonis. — Serra Salvator Angelo.
Sanluri. — Dessì dott. Giovanni, Onnis Ezechiele.
CALTANISSETTA. - *Delia.* — Provenzano Carmelo.
Sommatino. — Caputo avv. Alfonso, Annotta Calogero, Sammartino Nicolò.
CAMPOBASSO. - *Busso.* — Brunetti Francesco.
CASERTA. — Nebiolo Carlo, Sarti Aldo, Sorvillo Amedeo, Tartaglia Guido, Turri nob. cap. Domenico.
Marigliano. — Siciliano avv. Pasquale.
S. Maria Capua Vetere. — Imbert E. Gastone.
CATANIA. - *Adernò.* — Bruttini ten. Paolo.
CATANZARO. — Cassoli cav. magg. Arturo, Foderaro magg. cav. Gaetano.
Nicastro. — Basile Letterio.
CHIETI. — Fontana prof. Pietro.
COMO. — Amadeo Luigi, Balzarotti Camillo, Barazzoni Luigi, Camozzi Gio. Battista, Casati Enrico, Colombo Fausto, Cugnasca rag. Mario, Dell'Oro Costantino, Rossi Gian Ernesto, Seveso Giovanni, Società Ginnastica « *Atleta e Scherma* », Strazza Attilio, Tagliabue Carlo, Tettamanti Giuseppe, Vaghi Arturo, Auguadro Luigi.
Argegno. — Ambrosoli Giacomo.
Bedero Valcuvia. — Ossola Giuseppe.
Brenta. — Fraschini Alfredo.
Cantù. — Gazzaniga Arturo.
Merate per *Carzaniga.* — Casalini Angelo.
Casatenovo. — Galbiati Guido.
Cernobbio. — Luppi Primo, Riva Pietro, Vasconi Mario.
Dervio. — Pandiani Pietro.
Fino Mornasco. — Società « *Resùrgit* ».
Guanzate. — Sordelli Francesco Ambrogio.
Laino d'Intelvi. — Viscardi Alessandro.
Lecco. — Baroli Cesare, Gnereschi Antonio, Spreafico Sac. prof. Andrea.
Merate. — Bardelli Felice, Huonder Tomaso Marforio Luigi, Strazza Vittorio.
Mozzate. — Brenna Cesare, Canobbio Gottardo
Olgiate Comasco. — Camozzi Camillo.
Porlezza. — Oriani sac. Umberto.
S. Fedele d'Intelvi. — Orsolini Riccardo.
Urio. — Saibene Erminio.
COSENZA. — Arnoni avv. Tommaso, Solima Pietro.
Cassano Jonio. — Morelli Amedeo.
Spezzano Albanese. — Gandinieri Domenico.
CREMONA. — Butti Carlo, Guindani ragioniere Ambrogio, GUINDANI ANNA, Guindani Enrico, Mosconi cap. Cesare, Pallavicini Luigi, Signori Ferruccio, Signori Libero.
Annicco. — Piastrelli Giovanni.
Gussola. — Bertoni Giulio.
Casalsigone per *Longhinore.* — Fornaroli Luigi.
Ostiano. — Zani Francesco.
Romanengo. — Dordoni Eugenio.
Soncino. — Consolandi Giacomo.
CUNEO. — Manassero cap. cav. Francesco, Perucca Francesco, Quaglino Cesare.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento

Cherasco. — Mascarello Mario.
Mondovì. — Burlo Alessandro.
Murazzano. — Durante Cesare.
Robilante. — Di Robilant conte Edmondo.
Saluzzo. — Giusiano don Giuseppe.
S. Vittoria. — Marone Alfredo.
Savigliano. — Pifferi cap. Ettore.
Trinità. — Chiapella geom. Pierdomenico.
Vernante. — Re Ernesto.
FERRARA. - *Mezzogoro.* — Turrini Pompeo.
Poggiorenatico. — Cappelli Tancredi.
S. Agostino. — Lamborghini Giuseppe.
FIRENZE. — Angeli Benedetto, Balla Giovanni, Battagli Federigo, Bellucci Gino, Casali dott. Angelo, Circolo Uff. 3° regg. Genio — Del Zanna Carlo, Digerini Nuti Amedeo, DI MIRAFIORE cont. BIANCA, Fabbrica Italiana Copertnre Antislittanti Imperforabili « Giuntini e C. », Garlatti Gustavo. MARINI LUISA, Martini Ettore, Martini avv. Mario Augusto, Mecocci Gnido, Mori dott. Ambrogio, Notari Carlo, Petrolati Carlo, Piazzesi Orlando, Poderini dott. Attilio, Povoleri Pietro, Rea Tomaso, Ricci cap Carlo, Roello Giovanni, SOFFI ENRICHETTA, Stagi Eugenio.
Castelfiorentino. — BUZZONI ELDA.
Marradi. — Circolo Marradese.
Pistoia. — Bonacchi Cesare, Nani Bruno.
Prato. — Banchiero Cesare.
S. Marcello. — Bartoli dott. Francesco, Pierallini Renato.
Sesto Fiorentino. — Campostrini Dante.
FOGGIA. — Gucci ten. Remo.
Manfredonia. — Grassi dott. Camillo, March avv. Nicola.
FORLI'. — Chelli Mentore.
GENOVA. — Alberti ten. Alberto, Avanzini Federico, Bafico Cesare, Barittoni Luigi, Bevilacqua Gerolamo, Brondi Cesare, Cagno Lodovico, Campanella Basilio, Campanella Ginseppe, Carpi avv. Tullio, Casassa dott. Michele. Cereti Domenico Fausto, Circolo Uff. 15° fanteria, Coselli Alfredo. Costa Alfredo, Costa Luigi, Dall'Orto Umberto, Da Vico Ginseppe, de Cia Amedeo, Defferrari Giuseppe, De Grada Giuseppe A., De Paulini Luigi, Erasmo Virgilio, Ferraretto Mario, Garibotto Giacomo, Gerard Enrico, Glglioli Bruno, Lisonio dott. Erede, Lunghi Angelo, Maggiora Ginseppe, Marchese geom. Emilio, Martini Secondo, Morra Mario, Morton ing. Philip S., Orazi rag. Armando, Pedevilla Luigi, Perazzo Enrico, Portunato ing. Alvise, Pozzo Pericle, Prinetti Achille, Rebuffo Giovanni Battista, Rossi Giuseppe, Sacco Angusto, Serrati cap. Alessandro, Spingardi Francesco, Talice Mario, Tarelli Tito, Vacca avv. Roberto, Vallarino Luigi, Wantrain Cavagnari Vittorio, Zingales Carmelo, Zuccoli L. Riccardo.
Bolzaneto. — Rocco Maria Ansaldo.
Cairo Montenotte. — Viola avv. G.
Chiavari. — Campodonico sac. Augusto, Capurro Alessio.
Doria. — Chiappini Giuseppe.
Finalborgo. — Cornaglia Umberto.
Millesimo. — Sereni Virgilio.
Pontedecimo. — Ottonelli Gaetano.
Rivarolo Ligure. — Ferrando Luigi, Piccardo sac. prof. Antonio Giuseppe.
Ruta. — Fabiano sac. Gio. Batt.
Sampierdarena. — Galleano Raffaele.
Savona. — Ghiglliotti Giacomo, Malvestri Luigi.
Sestri Levante. — Garibotto G. B.
Spezia. — Bonati Luigi, Cozzani Alfredo, Famea cap. Odoardo, Luciani ten. Vittorio, Martinelli dott. cap. Ginseppe, Muzzi cap. Ezio, Poletti Gino, Ponza di S. Martino Gustavo, Rasponi Carlo, Traldi ten. Sergio, Zacutti Giuseppe.
Stella S. Bernardo. — Carrieri Italo.
Voltri. — Molinari Bartolomeo, Società di Ricreazione e Letture.
Zoagli. — Capurro Bartolomeo, Capurro Sebastiano.
GIRGENTI. — Accardi ing. Domenico, Di Labio ten. Domenico, Minguzzi Ugo, Sticca cap. Alfredo.
GROSSETO. - *Boccheggiano.* — Lorenzoni Cesare.
Caldana. — Bertelli Francesco.
LECCE. - *Brindisi.* — Bavora Abbondio.
Veglie. — Frassanito Pietro.
LIVORNO. — Consigli Fabio, Jacobacci cap. Francesco, Pallanti Roberto.
Montenero. — Benni dott. Assunto.
LUCCA. — Lombardi Augusto, Sardi conte Raffaello.
Viareggio. — Benvenuti Leo Enrico.
MANTOVA. — Cavalieri Rinaldo, Pacchiarino Giuseppe. Vincenzi rag. Pietro.
Gazzoldo. — Crema dott. Coriolano, Rizzi Ottorino.
Quingentole. — Formigoni Arcadio.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Parri cav. ten. col. Eugenio.
Castelnuovo di Garfagnana. — Gaddi Umberto.
Massa. — Bondiolli geom. Andrea, Tomei Carli Sergio.
MESSINA. — Bianco ten. Emilio.
MILANO. — Adianzi Alighiero, Alfieri ing. Aiace Antonio, Amadei Alfredo, Andreoni Alfonso, Annoni rag. Camillo, Anzani Carlo, Astori Felice, Baerlocher R., Bagno Manlio, Bartoli prof. Francesco, Battainl Enrico, Belloni Emilio, Bernacchi Nando, Bianchi Ernesto Giuseppe, Bignami rag. Luigi, Bocchi Camillo, Boldizzoni Luigi, Bonomi Guglielmo Federico. Bonzanini Antonio, Borella Luigi, Borghi ing. Mario, Brambilla Cesare, Brambilla Ettore, Bre Giovanni, Brivio march. Cesare, Butti Leone, Cairati Attilio, Catella Carlo. Chiodoni Giacomo, Clerici Cesare, Coduri ing. Elvezio, Coen rag. Angelo, Colombo ing. Attilio. Colombo Edgardo, Colombo Eugenio, Colosio Virginio, Coppa Enrico, Corba Luigi, Corbella Ezio, Corradini Carlo, Crespi Carlo, Danesi Battista, De Bernardi rag. Giovanni, De Giovanni Enrico, Della Croce Arturo, De Micheli Gustavo, Di Savoia Principe Pio, Ditta « *La Serpollet Italiana* », Donghi Italo, Dragomanos Evelthon, Elvetico Alfredo, Fabbris Luigi, Ferri Ferruccio, Finzi Edoardo, Foi Achille, Folli Giovanni. Fontana Francesco, Formigoni Manlio, Fornaroli Ettore, Fumagalli rag. Achille, Galbiati Lucio, Galli Alfredo, Galli Rinaldo, Gandiani rag. Napoleone, Gerra ing. Ugo, Gianni Arnaldo, Invernizzi Attilio. Keffer Leone, Landauer Gustavo, Landi Vico, Landini Argenide, Lanzi Mario, Lips Carlo, Lombardini Vincenzo, Losa rag. Luigi. Macchi sac. Alessandro, Maggi Mario, Magri rag. Carlo, Mandelli Gaetano, Mantegazza Ginseppe, Mantegazzini Ginseppe, Marzorati Vincenzo, Mascarello Efisio, Mazzai Albino, Merli rag. Tito Mino rag. Paolo, Missiroli Carlo, Mondaini Lamberto, Monfrini Vittore, Monti Ivo, Morone ing. Alfredo, Mozzanega Ruggero, Nava Riccardo, Negri Ettore Pietro, Nenzi Guido, Neu Carlo, Nodari Rodolfo, Paccagnella Vittorio, Pajetta Baldassare, Pallotti Ercole, Paravagna rag. Virginio, Pasetti Enrico, Pasetti Giovanni. Pasini Enrico, Pasini Libero, Pellenghi don Giovanni, Perona rag. Carlo, Petrazzini Dante, Piazza rag. Giuseppe, Pivato ing Vincenzo, Pollini Leo, Pontremoli Aldo, Pontremoli Mario, Pozzi Alfonso, Preti Dante, Raimondi Raimondo, Rampezzotti Edoardo, Ranza Romolo, Ratti Emilio, Redaelli Enrico, Reggiori ing. Demostene, Restelli Angelo, Riccardi Guido, Ripa Alberto. Rivolta Pompeo, Rizzi Carlo, Rollone prof. Luigi, Romano Felice, Rosa Francesco, Rosnati Luigi, Rovati Anacleto, Santini Giovanni, Savelli ing. Ruffillo, Scognamiglio avv. Umberto, Segale Carlo, Segrè Ginseppe, Sironi Arturo, Sozzani Cesare, Strada Attilio, Tamagnini Giuseppe, Tamburini ing. Cesare, Tremolada Giuseppe, Tronconi Pietro, Turba Pietro, UGLIONI ELISA, Vallardi ing. Antonio, Valvassori Cesare, Versè Ciro, Vezzosi Giovanni, Vian Angelo, Vietti rag. Leonardo, Viganò rag. Achille, Viganò Renato, Visini ing. Carlo, VISMARA ADELINA, Vitali Francesco.
Abbiategrasso. — Fornaroli Ottorino, Sangiorgi Luigi.
Besana Brianza. — Galbiati Alberto, Viganò Giuseppe.
Bresso Milanese. — Recalcati Luigi.
Busto Arsizio. — Azimonti Giuseppe, Borsa Enrico, Colombo Battista, Croci Giuseppe, Panzeri Luigi, Pesenti Edmondo, Pirilli Pietro.
Busto Garolfo. — Corsini P. L.
Carate Brianza. — Mascherpa ing. Giuseppe.
Casalpusterlengo. — Stauffer Walter.
Castelletto di Cuggiono. — Arienti Attilio.
Castelnuovo Bocca d'Adda. — Dosseua dott or Carlo.
Desio. — Caldera Paolo.
Gallarate. — Bianchi Angolo.
Lambrate. — Rosti Edoardo.
La Santa di Monza. — Meregalli Mario.
Lissone. — Minoja Ugo.
Meda. — Maderna Andrea.
Mirabello di Ospedaletto Lodigiano. — Olivari Domenico.
Monza. — Camesasca Alberto, Casolla Ottorino, Formenti Carlo, Gismondi Mario, Salzi Enrico.
Nerviano. — Lampugnani ing. Adolfo.
Niguarda. — Oriani Paolo.
Paderno Dugnano. — Galimberti Michele.
Rozzano. — Frazzini Giuseppe.
Sesto S. Giovanni. — Cotta Ramusino Antonio.
Solbiate. — Riganti Innocente.
MODENA. — Del Casale Sigismondo, Formiggini Vittorio, Gianaroli Fausto, Martinelli avv. Americo, Padula avv. Alfredo, Zoboli Alfonso,
NAPOLI. — Barbato prof. Paolino, Berger Gennaro, Donnorso cav. Vincenzo, Duina Tito, Magrin Virgilio, Oulmann Arthur, Pietroni cap. Francesco, Postiglione Giuseppe, Sindoni ten. Domenico, Zago Lorenzo.
Barra. — Gianangeli Silvio.
NOVARA. — Bodo Andrea, Bonorandi Carlo, Borgomaneri Pietro, Borrini dott. Francesco, Borrione Alessandro, Capon ten. Angelo, Club Unione, Ferrante di Ruffano Agostino, Franzini Camillo, Petri Ottorino, Ravasio ing. Guido, Romero ten. Federico, Sala Convegno Uff. 86 fanteria, Zuccari ing. Emilio.
Arona. — Motta Battista.
Biella. — Blotto Angelo, Boglietti dott. Carlo, Coggiola Giovanni, Mosca Goretta Ortensio, Tersoglio Cesare, Villa Ettore.
Borgomanero. — Carena Luigi, Poldi Decimo.
Calasca. — Rigoli Giacomo.
Candelo. — Ferraris Tarcisio.
Cannobio. — Carmine Francesco.
Colazza. — Mazzola Giuseppe.
Cossila. — Basso Anselmo.
Crusinallo. — Rinaldi Marco.
Domodossola. — Goria cav. cap. Nicolò.
Intra. — Maderna Ernesto.
Invorio. — Carrera Angelo.
Landona. — Pastore Oreste.
Lessona — Caucino Pierino, Ormezzano Erminio.
Oleggio. — Mosconi Bronzi rag. Narciso.
Omegna. — Sartoris Giuseppe, Società Colenna Alpina Cusiana, Vitti Carlo.
Pallanza. — Ralneri Giovanni.
Pollone. — De Agostini M. Alberto.
Ponderano. — Botto Remo. Villa Luigi.
Praj. — Galfione Pietro.
Serravalle Sesia. — Moretti Severo.
Stresa. — Guglielmetti Luigi. Pavan Andrea.
Trobaso. — Sartorio Carlo.
Vercelli. — Comola Pietro. Ferrario Giulio Carlo.
Villadossola. — Nante Tomaso, Pozzoli Italo.
PADOVA. — Barison Domenico, Beggiato Franz, Belli Enrico, Bettella Federico, Brancaleon Giovanni, Conti Emilio, Guerrana Edoardo, Macola Co: Romolo, Marini Aurelio, Melloni Attilio, Olian Fannio ing Licinio, Panizzani Gino, Pertile Gino, Valduga Antonio.
Cittadella. — Girardin Lazzaro, Marenduzzo dott. Enrico.
PALERMO. — Conti Vecchi Felice, Vigueri Oreste.
PARMA. — Barbacini Umberto, Bernasconi Giacomo, Bertuzzi prof. Vito, Botteri nob. Luigi, Casella prof. Giovanni, Fazzi cav. Domenico, Orighi Cirillo, Villani dott. Armando.
Zibello. — Caraffini Luigi.
PAVIA. — Cardani geom. Francesco, Circolo Ufficiali I Genio, Curti Carlo, Durazzo Marcello, Ferrari dott. Giuseppe, Gallo Vittorio, Porro Felice, Tonizzo ten. Carlo.
Mede. — Abbove ing. Eugenio, Poggi Angelo.
Mortara. — Maggi Gaspare.
Vigevano. — Bazzigalupi Augusto, Caccia Bernardo, Unione Sportiva, Viale Camillo.
Voghera. — Baratta Mario, Gardino Ettore Rebuglio Annibale, Rossi avv. Carlo.
PERUGIA. — Bindocci Undecimo.
Assisi. — Francalancia Italo.
Foligno. — Ubaldi Ginseppe
Pascignano. — Posta Emilio.
PESARO. — Zaccarelli Tito Livio.
Fossombrone. — Sanchini rag. Ercole.
PIACENZA. — Amadori Emanuele, Faronato cap. Bernardo, Ferri Francesco, Romagna Antonio, Zanotti Giannetto.
PISA. — Arman dott. Ermanno, Barbera Luigi, Birago ten. Francesco, Cocco Tito, Do Cori Adriano, Gallichi Teofilo, Lazzi ten. Luigi, Mangauoui ten. Carlo, Ornani ten. Ottorino,

Papini Vincenzo, Pentinalli ten. Natale, Piccioli cap. Pellegrino, Pierucci dott. ten. Goffredo, Rindi Salvo, Volterrani Leopoldo.
PORTO MAURIZIO. — Boffa Cesare.
Bordighera. — Fung Emy.
Diano Marina. — Novaro Mascarello G. B.
Oneglia. — Cocca Giuseppe, Martino Francesco, Viale Giovanni.
Perinaldo. — Cassini Cesare.
S. Remo. — Antoniotti Giovanni, Golla Luciano C., Marchi dott. Francesco Giuseppe.
Ventimiglia. — Panizzolo Giuseppe, Pavan Jean.
POTENZA. — Scialpi cap. Nicola.
S. Arcangelo. — D'Amore dott. Giovanni.
S. Mauro Forte. — Lopiano cav. Giovanni.
RAVENNA. — Ceriani Marco.
Castel Bolognese. — Bagnaresi Giovanni.
Conselice. — De Notter Silverio.
S. Pietro in Vincoli. — Caiioli Alessandro, Eredi Tomaso, Masotti Tullo, Saporetti Ugo, Zoli Augusto.
REGGIO CALABRIA. — Coppola ing. Arturo.
Stilo. — Forfida Ferdinando.
REGGIO EMILIA. — Anguissola Lucio, Cusi Enrico, Fantuzzi Botti rag. Guido, Largader Pietro, Manfredi Virginio, Rastelli Cirillo, Riccò ing. Enrico, Siliprandi Ottofredo, Superchi Cesare, Testi G. B., Verzelloni sac. Eleonoro.
Brescello. — Benello Ernesto.
Correggio. — Rainelli Enrico.
Poviglio. — Carpi Luigi.
ROMA. — Albina Ugo, Appiceto ten. Michele, Astuto cap. Giuseppe, Bedosti Primo, Biagini Andrea, Bianchesi ten. Filippo, Billberg Frida, Bigliolo ten. Adolfo, Brusati ten. Renzo, Cappellano ten. Enrico, Caroncini dott. Alberto, Castelli Giuliano, Del Bon Giulio, Delgrosso avv. Pietro, De Lucca Mario, De Magri ten. Mario, De Saint Pierre cap. Adolfo, Doria ten. Alessandro, Duranti Cesare, Fantasia Mario, Fiori ing. Felice, Gentili Gaetano, Ghiron cap. Ernesto, Giovannino Romeo, Lenzi ten Celso, Maroni avv. Achille, Martorelli ten. cav. Fabio, Mascaretti cap. Francesco, Mochen Muzio, Negri cap. Alfredo, Nesti Gustavo, Noaro prof. Giuseppe Camillo, Pavese Attilio, Pollati dott. Franz, Piazza Emilio, Pietranera ten. Erminio, Pintor ten. Pietro, Rinaldi ing. Virginio, Rizzi cap Giacomo, Romanelli ten. Guido, Rossi ten. Angelo, Samengo conte Umberto, Satti Mario, Serantoni Roberto, Silenzi avv. rag Lodovico, Siracusa Gerlaudo, Stella Augusto, Ungarelli Ernesto, Vannutelli ten. Giuseppe, Vita ing. Giorgio, Viviani ten. Giulio, Zuccari Silvio
Acquapendente. — Costantini nob. Adolfo, Costantini nob. Alessandro.
Ferentino. — Appotecchia Paolo.
Marino. — Capri Criciani Luigi.
Subiaco — Rossi Egidio.
Velletri. — Bruschi cap. Carlo.
Viterbo. — Matteucci Antonio, Spicciani Gerardo.
ROVIGO. - *Ariano Polesine.* — Luisari ing. Ugo.
SALERNO. - *Nocera Inferiore.* — Etna Silvio.
Roccapiemonte. — Angrisani Giuseppe.
Sapri. — Biaggio Francesco Cesarino.
SASSARI. — Piccardi Girolamo, Tognozzi Massimiliano.
Dorgali. — Spadi Olinto.
Tempio. — Cabras avv Giovanni.
SIENA. — Cianchi dottor Agostino, Fantacci Duilio.
Colle d'Elsa. Mina Giovanni
Sinalunga. — Savelli geom. Giuseppe.
SONDRIO. - *Chiavenna.* — Bianchini Gino.
Ponte. - MAURI BICE.
Valdidentro — Martinelli Giovanni.
TERAMO. — Casino Teramano.
Civitella Casanova. — Granchelli Alfonso, Rosini Nicola.
Montesilvano. — Dolfico avv. Marino.
Penne. — Rossi ing. Antonio.
TORINO. — Antonolli Emilio, Aresi Giuseppo, Audisio di Somma Feder., Avezzano Luigi, Badini Giacomo, Bando Lino, Barberis avv. Giuseppe, Bellone avv. Americo, Benvenuti Antonio, Berardo Andrea, Bianco Giovanni, Bianco Giuseppe, Bologna Giuseppe, Bonardi Secondo, Bonavera Lorenzo, Bonnet Michelo, Bergna cav. prof. Giuseppe, Borra Luigi, Boschi Giovanni, Busch Walthor, Calandri Luigi, Capollo Augusto, Carasso Domenico, Carbonatto Carlo, Casalis Bernardino, Caula Bernando, Celle Salvatore, Cereseto Gaetano, Cerino Giulio, Cinotti Luigi, Circolo Uff. 26 fanteria, Clerico Francesco, Conterno Vittorio, Da le Case Enrico, Debernardi Giuseppe, Debrand Enrico, Del Gobbo Emilio, Desderi Paolo, Di Maria Vincenzo, Di Sambuy Balbo Bertone Marco Antonio, Dosio Enrico, Drovetto Ettore, Durando dott. Celestino, Enprin avvocato Callisto, Enrietti Giacomo Antonio, Falco Renzo, Falletti rag. Lorenzo, Fara Giovanni, Ferrari avv. Leonida, Ferrario Giuseppe, Ferraris Achille, Ferrero Ettore, Ferrero Leandro, Fossati Reyneri Carlo, Gagliardi Valentino, Giani Virginio, Gierleri Ernesto, Giordana ing. Gio. Batt., Giustetto Giuseppe Romeo, Gloria cap. Rinaldo, Goss Federico, Graglia Fedele, Gribaldi Dario, Gribaldi Silvano, Griglio avv. Amilcare, Horsfall Edwin, JACOANGELI Dott. MATILDE, Kaufmann Giuseppe, Lauriol Maurizio, Levi Decio, Lollo Giuseppe, Marguerettaz Cesare, Martini Antonio, Martini Mario, Marucco Lorenzo, Menada Alfonso, Migliorero Alessandro, Migliorero Giuseppe, Mincotto Giuseppe, Minoglio Giovanni, Monti Angelo, Montù Gaspare, Navone Abdon, Navone Vincenzo, Neikov ten. Stefano, Opitz Friedrich, Ovazza Alfredo, Pallo Agostino, Pasta Angelo, Pennazio Camillo, Rasetti Felice, Rasetti Luigi Ferdinando, Repetto Raffaele, Reviglio Giovanni, Riccadi Castelvecchio Guido, Riccardi Giacomo, Assistente a Genio Militare, Riccardi avv. cavalier Francesco, Robatto Mario, Roder Ferdinando, Rossi Stefano, Rosso Francesco, Rosso Francesco, Rovey Giuseppe, Rovey Pancrazio, Ruffino Luigi, Sacerdote Leonardo, Sargian Oreste, Savio Pietro, Savoreto Andrea Angelo, Scaglia Pietro Antonio, Scarafia ing. Carlo, Scuola Archimede, Società Ital. Automobili Elettrici « Direttore Gallia », Sogoo avv. Adolto, Suno Carlo, Tabusso Luigi, Terracini Davide, Tombesi Raul, Torretta Carlo, Torta Roberto, Toselli Angelo, Tovo dott. Camilio, Trabbia Michele, Valerani dott. Giulio, Tuzi Giovanni, Ventre Luigi, Verona Pietro, Vitelli avv. Giovanni, WEIL DI WEIL WEISS EMILIA, Zoppi Antonio, Zorio Luigi.
Alpignano. — Saracco Giuseppe.
Aosta. — Marguorettaz Giuliano.
Avigliana. — Favro Giovanni.
Bussoleno. — Elia Angelo, Peracchio Luigi.
Castellamonte. - Club Sport Pedale.
Cesana. — De Stefani Savino.
Cesana Torinese. — Gullino avv. Vincenzo.
Chieri. — Rubino Angelo.
Chiomonte. — Meyer Ferdinando.
Ciriè. — Rennnert Ugo, Sighieri Giovanni.
Cumiana. — Traversa Luigi.
Exilles. — Gilibert Alfredo, Sibille Emilio.
Ivrea. — Calcagnicap. Felice, CHIAVERO PASQUALINA, Sala Convegno 24 Fant.
Leyni. — Togan Ottavio.
Locana. — Conterio Giacomo.
Pessinetto. — Gilardoni Antonio.
Rivoli Torinese. — Amprimo Angelo.
Rivoli. — Colombatto Giovanni, Gullino Giuseppe, Dezani Domenico, Ferrero Lorenzo.
Scarmagno. — Vercellono Antonio.
Venaria Reale. — Asinari di S. Marzano Amedeo, Rolandi Ricci cap. Ottavio, Vanzi tenente Torquato.
TRAPANI. — Poma D'Ali Vincenzo.
TREVISO. — Bampo dott. Gustavo, Bonolis Norberto, Covra rag. Pietro, Giacosa Augusto, Hendardo Mario, Liberali Tullio, Marinetti ten. Giulio, Munich cap. Antonio, Peloso Luigi, Sandri Adolfo, Santi tenente Mario, Sciuto cap. Cirino Temellini Cornolio, Todesco cap. Massimo.
Montebelluna. — Dall'Armi Marcello.
Roncade. — Comelli dott. Giovanni.
UDINE. — Baroncini cap. Demetrio, Bornancini Enrico, Casoli Pietro.
Artegna. — Ronzoni Antonio.
Caneva. — Vincenzo Riccardo.
Faedis. — Favero Antonio.
Martignacco. — Gaspardis Giuseppe.
Remanzacco. — Di Giorgio Giuseppe.
Romans. — Molinari Francesco, Molinari Giuseppe.
S. Maria la Longa. — Unione Ciclistica.
S. Vito di Fagagna. — Lanzana Pio.
Villa Santina. — Ramotto Francesco.
VENEZIA. — Catellani Camillo, Collegio Veneto Ingegneri, De Mezzani Alberto, De Rossi Aline, Girardi Luigi, Marsich Rafaello, Rossi Pietro, Società Ciclisti Veneziani.
Cavarzere. — Caporali geom. Domenico Gino.
Mestre. — Belli Giuseppe.
Portogruaro. — Municipio.
S. Michele del Quarto. — Padovani Giuseppe.
VERONA — Carlotti march. Alessandro, de Betta nob. Bonifaccio, Leonardi Renato, Moretti Antonio, Veggian ten. Virgilio, Vercellone Cesare, Zamboni Teodoro.
Caprino. — Magnabosco Alessandro.
Cassone. — Chieregato don Giuseppe, Prandini Gustavo.
Legnago. — Trentin cap Eugenio.
Magugnano. — BERTUZZI ELISA, Consolati Luigi.
Sambonifacio. — Halling Giovanni.
VICENZA. — Calò dottor Pietro, Campanini Adrio, Morseletto avv. Pietro, Petruzzi Amedeo.
Albettone. — Negri de Salvi conto Pier.
Camisano Vicentino. — Piccoli Vitaliano.
Costabissara. — BUZZACARINI march. FINA.
Lastebasse. — Leoni Agostino.
Seghe di Velo. — Faunarelli ten. Francesco.

Estero.

EUROPA.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Calasati Giorgio, Stopper Vittorio, Zweck Marcello.
Gorizia. — Gentilli Giacomo, Rotb ing. Oscarre.
Gradisca. — Mladosich G. B., Sacchetto Emilio, Tonotti Emilio A.
Miramare. — Mioni Eugenio.
Parenzo. — Rocco Amedeo.
Pirano. — Veloce Club di Pirano.
TRENTINO. - *Lavis.* — Sette dott. Luigi.
Primiero. — Busarello Luigi.
Rovereto. — Steneck Luigi.
Siror di Primiero. — Cemin Giacomo.
Tione. Valenti dott. Silvestro.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* — Duppy Martino, Gremese Giuseppe.
Salisburgo. — Jung Georg, Stubök Gustavo.

Francia.

Lione. — Bertin Luigi, Cerrina A., Richelmi Giuseppe, Sa'ghetti Napoleone.
Marseille. — Bayley Juan R.
Nimes. — Muller Camillo.
Paris. — Albinet ing. Henry de Evinoff conte Jules, Guillaume Etienne march. de Biron, Radou Georges.

Germania.

Schwernungen. — Bet Gerardo.
Strelitz A. i Mck. — Hans Wolf.

Inghilterra.

Doncaster. — Montagu F. Joh.
Ormiston. — Wilkie Archibald Hanning.

Olanda.

Amsterdam. — Vos Annie C.

Svizzera.

CANTON DI S. GALLO. - *S. Gallo.* — Ongania Umberto, Peyretti G. Michelangelo.
CANTON TICINO. - *Lugano.* — Roncoroni Giuseppe, Verani Paolo.

NORD AMERICA.

Stati-Uniti.

Brookline Mass. — Fletcher Frederick C.
Firebangh. — Menghi Domenico.
Madera. — Autonucci Giuseppe, Bellocchi Umberto, Colussi Antonio, Gneirazzi Giulio.
New York. — Franchetti ing. Alessandro.
Seranton State. — Weston ing. Charles S.

SUD AMERICA.

Brasile.

Rio Yaneiro. — Marchesini Amilcare

Repubblica Argentina.

Rosario S. Fè. — Fongi ten. Ermanno.

Uruguay.

Montevideo. — Danovaro Arturo, Navarro Luigi. Rodella Giuseppe, Sarmoria Luigi Stefano.

ASIA.

Giappone.

Iokohama. — Positano Salvatore.

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ANNO XIII - N. 4 APRILE 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

REGGIO EMILIA IN OCCASIONE DEL CONVEGNO GENERALE DEL T. C. I. 18, 19 E 20 MAGGIO 1907

Sguardo storico.

Reggio Emilia, fondata non si sa quando nè da chi, è ricordata la prima volta da Cicerone e da Festo, come una delle stazioni militari che i Romani tenevano, quasi ad eguali distanze, sulla via Emilia. Dall'imperio di Roma passò a quello dei Barbari, dei Carolingi e dei Re d'Italia. Sotto Berengario II il suo nome ritorna con quello di Adelaide regina, che fuggita dalla prigione del Garda fu dal vescovo di Reggio messa al sicuro in Canossa. Nella lotta tra l'Impero e la Chiesa, Matilde fece delle montagne reggiane la sede del suo dominio, onde si ripetono spesso negli atti i nomi di Carpineti, di Canossa e resta quest'ultimo popolare per lo incontro di Gregorio VII e di Enrico IV. Scioltasi Reggio dai vincoli feudali, fu Comune fiorente fino al secolo XIV. Si seguono allora colle tirannidi le sventure: dagli Estensi Reggio passò ai Gonzaga, che ne fecero scempio, poi ai Visconti, agli Estensi, ai Papi per restare finalmente agli Estensi incontrastata fino ai tempi nostri, cioè sino a quando nell'epoca fortunata del risorgimento d'Italia, anche la provincia di Reggio Emilia entrò a far parte della grande famiglia italiana.

1. · Castello di Canossa visto da sud. — 2. · Castello di Canossa visto dalla via Nuova.

In mezzo alle fortunose vicende brillarono spesso di fulgida luce le arti (Bartolomeo Spani, Prospero Clementi, Antonio Allegri detto il Correggio, Lelio Orsi, Orazio Talami); le lettere (Matteo Bojardo, Lodovico Ariosto, Pietro Pariati, Agostino Cagnoli, Antonio Peretti); la musica (Achille Peri); le scienze (Antonio Vallisneri, Lazzaro Spallanzani, Leopoldo Nobili, Angelo Secchi), e, naturalmente, non si ricordano qui che i principali.

Nella politica Reggio ha precorso sempre i tempi: essa nel 1796 proclamava arditamente la *repubblica reggiana* e

iniziava con carattere proprio il movimento d'indipendenza, onde il Monti cantava:

> Reggio ancor non oblia che dal suo seno
> la favilla scoppiò d'onde primiero
> di nostra libertà corse il baleno.

Ma Reggio, coinvolta nella fortuna dei tempi, serbò soltanto la gloria di veder decretato dal parlamento della Cispadana, raccolto fra le sue mura, il *vessillo tricolore* come bandiera nazionale.

Industria e Commercio.

Se nel passato l'industria della seta diede fama alla città, oggi il bestiame, i vini, i bozzoli, i formaggi, il burro, i salumi, la calce, i cementi, i carri ferroviari, le spazzole, i canestri, ecc., danno alla città ed alla provincia benessere e ricchezza non comune e le più liete speranze per l'avvenire.

Il Teatro.

La città di Reggio nell'Emilia celebra nel prossimo maggio il cinquantenario dell'apertura del suo *teatro comunale* con feste svariate, grande spettacolo teatrale, corse, convegni, esposizioni, ecc., onde è probabile che

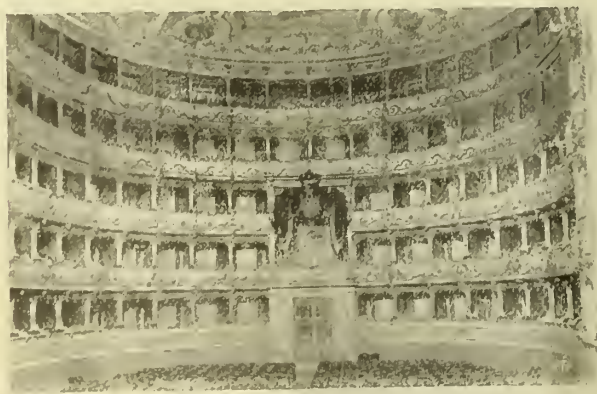
Sipario del Teatro di Reggio.

alle esigenze dei migliori spettacoli moderni, ed incanta chi per la prima volta ne ammira gli atri e la grandiosa sala, esuberanti di ornati in oro e di pitture.

Il Teatro Municipale di Reggio Emilia.

moltissimi dei nostri lettori facciano una corsa fin quì e desiderino conoscere prima il paese ed i suoi dintorni.

Cominciamo dalla occasione delle feste: il teatro.

L'architetto modenese Cesare Costa lo ideava con tale grandiosità, che passati 50 anni, risponde ancora

Interno del Teatro di Reggio Emilia.

Pochi cenni bastano ad illustrare le fotografie che presentiamo. Il sipario dipinto da Alfonso Chierici seniore è importante per il tema: *Il genio d'Italia che scende ad eccitare le arti ad ispirarsi nelle glorie della patria.*

Gli ornati della sala, non scevri da mende, sono d'un bell'insieme e d'un effetto ultrapotente: lo spettatore appena mette piede nella platea o s'affaccia ad uno dei palchi, sente di essere in un vero tempio dell'arte.

Chiese e Musei.

La fama del teatro ha forse contribuito a ribadire l'opinione de' viaggiatori superficiali che a Reggio — visto il teatro e le donne bellissime, si sia visto tutto... quel che c'è di bello, mentre chi ha buon gusto e coltura adeguata può trovare ad ogni piè sospinto occasione di diletto e meraviglia. Chiese e musei, edifici pubblici e privati, piazze e passeggiate degne di considerazione vi sono in tale copia che poche città di provincia possono mostrarne d'altrettante belle e importanti. Sfioriamo appena l'argomento. In tutta la valle del Po non havvi tempio del secolo XVII che pareggi in grandiosità e bellezza quello che s'intitola dalla Beata Vergine della Ghiara. Quì la scuola bolognese ha lasciato forse il monumento più completo del suo va

Panorama di Reggio Emilia.

lore: Ludovico Caracci, il Guercino, Luca Ferrari, Lionello Spada, il Tiarini, il Talami hanno gareggiato nell'arricchirlo di quadri ad olio e a fresco, come l'alunno migliore del Clementi, il Pacchioni, compiva e rendeva più ricco l'edificio architettato da Alessandro Balbo ferrarese; il Magnano, il Morenghi, i due Magnavacchi e cento altri vi profusero i bronzi, gli argenti, onde il tempio è riuscito d'una mirabile grandezza ed armonia, tanto che sembra un S. Pietro in proporzioni ridotte.

Non la sola *Madonna della Ghiara* sta a ricordare nella nostra città la scuola bolognese: un altro gruppo di pitture nel coro della basilica di S. Prospero è opera di Bernardino Campi e di Camillo Procaccini; anzi di questo è quì il lavoro di maggiore lena, *Il Giudizio Universale*, che per le titaniche movenze e pel verismo di molte figure pare ispirato ai ricordi dell'Inferno di Dante.

Se queste chiese vanno superbe di tante opere della scuola dei Carracci, il Duomo si gloria delle migliori sculture di Bartolomeo Spani e del nipote di lui Prospero Clementi, dei quali il primo è forse il Donatello e il secondo il Michelangelo della regione emiliana; tanto per dare un'idea dell'indole dei due artisti, chè troppo ci vorrebbe a soffermarsi a confronti e particolari.

Palazzi ed Istituti.

Fra i tanti edifici pubblici e privati che abbelliscono la città, il più maestoso è il palazzo del Seminario, il disegno del quale è attribuito al Bernini: certo è opera del secolo XVI.

Reggio infine nulla ha tralasciato di quanto può interessare la cultura generale. Accennerò solo alla *Biblioteca comunale* ricca di molti e vari volumi, all'*Archivio di Stato* che possiede documenti di grande valore, ai *Musei di storia naturale, paleontologia, storia patria* con annessa *gliptoteca* e *pinacoteca*.

La Campagna Reggiana.

Ma se il turista esce dalle mura della città, trova, quasi ad ogni svolta di strada, svago e diletto, poichè la campagna reggiana è così ben coltivata che il forestiero ne riceve l'impressione che la città sorga in mezzo ad uno sterminato giardino. La rotazione agraria è la più studiata e la più pratica che si conosca; la vite e l'olmo, il pioppo e la quercia offrono paesaggi amenissimi.

Nei contorni della città s'incontrano molti luoghi degni di nota, come la villa del *Mauriziano* (a tre chilometri dalla città) che fu dimora di Ludovico Ariosto e da lui ricordata nelle Satire co' versi:

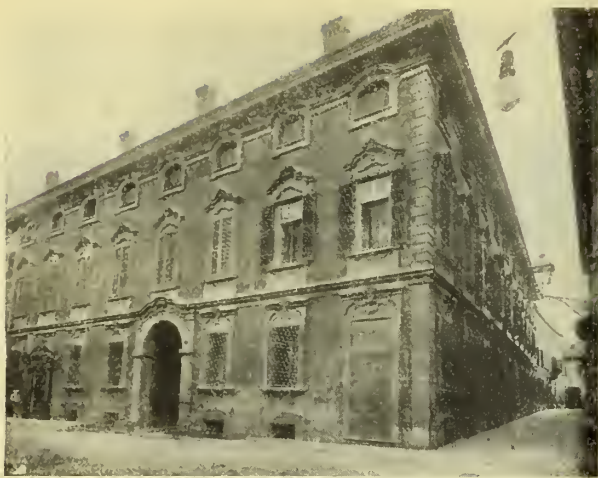
> Già mi fur dolce invito a empir le carte
> I luoghi ameni di che il nostro Reggio,
> Il natio loco mio, n'ha la sua parte;
> Del Maurizïan sempre vagheggio
> La bella stanza e il Rodano vicino
> Dalle Najadi amato, ombroso seggio.

Il Castello di Canossa.

Ma chi da Reggio si dirige a CANOSSA (se sceglie la via per le Quattro Castella) appena uscito dalla città, ammira lo stradone che ricorda da lontano le Cascine di Firenze e più oltre gli avanzi della villa Estense di Rivalta. Lasciata la strada nazionale e presa quella che passa innanzi alla chiesa, si giunge per una via fiancheggiata di ridenti colline e superbe ville, alle Quattro Castella (Monte Vetere, Bianello, Monte Lucio,

Cattedrale di Reggio.

Basilica di S. Prospero

Piazza Gioberti e tempio della B. V. della Ghiaia

Palazzo del conte Sormani Moretti.

Monte Zano o di S. Giovanni). Le quattro collinette coi loro castelli sbarrano la via di Canossa: ne erano gli antemurali.

Dal borgo delle Quattro Castella, per Bergonzano, la Battaglia e Grassano, una strada facile da percorrersi a piedi conduce a Canossa.

Ma la via però più battuta è quella di S. Polo e Ciano, due graziosi paeselli assisi sulla sponda destra dell'Enza.

Da Vico muovono due strade e da Ciano una terza che conducono a Canossa, passando per Rossena, bellissimo castello che spicca sopra un gran masso di calcare sanguigno. E poco lungi, sul fondo azzurro del cielo, grandeggia il sasso di Canossa che a sè ci chiama colla voce potente delle memorie sue. Oggi il castello, pur ridotto in rovina, è monumento nazionale; ma se salita la rupe, veduti gli avanzi dell'antica rocca ed i cimelî raccolti nel museo, il viaggiatore pensasse che ai sogni della sua fantasia non risponde appieno la modestia delle cose presenti, richiami nell'animo quella voce, e allora comprenderà tutta l'importanza e il fascino del luogo ove si compì la scena più drammatica della lotta fra la Chiesa e l'Impero nell'età di mezzo.

Selvapiana.

Che se poi egli vuole distrarre il pensiero dai ricordi di personaggi austeri come Gregorio VII, Matilde ed Enrico IV, torni a Ciano, e di lì dopo breve tratto di via costeggiante l'Enza si troverà a Selvapiana, luogo caro al Petrarca. Vedrà il tempietto alzato in memoria del soggiorno del dolce poeta nel luogo e la statua che lo raffigura in atto di mirare Laura, dipinta con altre figure simboliche dallo Scaramuzza sulla vôlta dell'edificio.

Tempietto del Petrarca a Selvapiana.

Se poi alcuno ha vaghezza di vedere proprio la *selva piana*, s'inerpichi su per l'erta e giungerà al paesello di Selvapiana. Da quest'altura godrà uno dei più ridenti panorami, spaziando coll'occhio dalle vette dell'Appennino alla striscia argentea del Po, e se il cielo è propizio, anche fino alla cerchia delle Alpi. Ivi potrà comprendere perchè il Petrarca trovasse delizioso quel luogo e ne ricorderà gli esametri soavissimi.

Forse gustata tanta dolcezza di cielo e di paesaggio, richiamati i ricordi della storia e dell'industria reggiana, il turista, riflettendo che anche fra noi si mangia e beve bene, diventerà amico di questa parte dell'Emilia e penserà di tornarvi spingendosi a Castelnovomonti per salire a Bismantua *con esso i piè*, per usar la frase di Dante. Da Castelnovo il viaggiatore toccherà Collagna, i laghi del Cerreto e di Ventasso, e scendendo pel valico del Cerreto in Toscana, dovrà pur dire che l'Appennino reggiano è a pochi secondo per bellezza d'arte e di natura.

Reggio, marzo 1907.

A. BALLETTI.

Convegno di Reggio Emilia.

Il Comitato per il Convegno del Touring ha pubblicato il seguente manifesto:

« Nel maggio venturo Reggio-Emilia avrà l'onore di essere la meta e la sede di un Convegno generale del Touring, e con quello slancio, con quella tradizionale cortesia, che le ha meritato nei secoli il nome di gentile, essa sta già preparando agli ospiti graditissimi le più festose accoglienze.

« L'idea di questo Convegno, sorta per geniale iniziativa della Sezione Reggiana del Touring e del Veloce Club, doveva attuarsi nel 1906, però il Comitato, in omaggio all'Esposizione di Milano e alle riunioni turistiche che l'accompagnarono, volle, con unanime consenso, rimandarlo a quest'anno.

« E nel prossimo maggio, favorito dalla felice coincidenza delle feste cinquantenarie del Teatro Municipale e di Congressi Agricoli Magistrali, si svolgerà il convegno, sotto l'alto patrocinio e con l'intervento della stessa Direzione generale del Touring Club Italiano.

« Ricchi premi sono già destinati alle squadre più numerose e provenienti da maggiore distanza, alle signore, agli automobilisti, alle fanfare, ecc., e la premiazione solenne si farà, dopo la sfilata, dalla loggia del Politeama Ariosto.

« Nella mattina del giorno 20, lunedì, si compirà la gita a Canossa, organizzata col massimo impegno da Commissione speciale.

« Lassù, tra le rovine del Castello Matildico, che attraggono d'ogni parte del mondo, con fascino possente di ricordi storici, i visitatori, la gioconda animazione dei turisti sveglierà l'eco, che un dì ripercoteva il fragore dell'armi e degli assalti. E lassù, ove nell'evo medio trionfò superbo il gonfalone di Gregorio VII, sven-

Viale fuori di Porta Castello.

Sala in cui nel 1796 si votò la bandiera tricolore italiana.

tolerà gaiamente, al bacio della stessa aura montanina, la bandiera del Touring, segnacolo nuovo di vittorie civili, di alta espressione di progresso umano ».

Reggio Emilia, 10 *marzo* 1907.

IL COMITATO ESECUTIVO:

Presidente: Campanini cav. uff. prof. Naborre - Vice-presidenti: Panizzi avv. Francesco, Pellizzi ing. Giuseppe - Segretario: Curti Piero - Vice-segretario: Silvi Corbelli Piero console del T. C. I. - Cassiere-economo: Maffini per. geom. Achille.

Baldi Guglielmo, presidente Cooperativa Fabbri e Meccanici - Battaglini avv. Sante, console del T. C. I. - Boni ing. Guglielmo - Borghi Ladislao — Carboni prof. Giuseppe - Cocconcelli Alberto, presidente del V. C. - Dallari per. geom. Paride - Del Furia ten. Alfredo - Deon prof. Bart. Alfredo - Ferrarini Giuseppe - Franceschini per. geom. Silvio - Lari Ettore - Magnani Canzio - Masetti Ildebrando - Monetti ten. Camillo, console militare del T. C. I. (55 fanteria) - Piccinini rag. Guglielmo, console del T. C. I. - Pozzi Italo - Saporetti prof. Francesco - Sardi rag. Romolo Senni dott. ten. Ugo - Sassi Alberto - Sidoli Edoardo - Sirotti per. geom. Italo - Teggia Droghi ten. Luigi, console militare del T. C. I. (15 artiglieria) - Vezzani Riccardo - Villani avv. Carlo - Venturi N. U. prof. dott. Antonio.

Casa di Lodovico Ariosto a Villa S. Maurizio.

Le Quattro Castella.

ALTRI PROSSIMI CONVEGNI

(Viareggio, 14 aprile - Lucca, 25-26 maggio - Trieste, 29-30 giugno).

Convegno generale a Perugia 25-26 agosto.

VIAREGGIO. — Domenica 7 aprile p. v., Pietrasanta — terra nativa di Giosuè Carducci — commemorerà il suo illustre figlio e ne proclamerà l'apoteosi.

Perchè tale avvenimento nazionale riesca solenne, il Comitato esecutivo del Convegno ciclistico nazionale che era stato fissato per quel giorno stesso a Viareggio, ha deliberato di rinviarlo a domenica 14 aprile, pur restando ferme tutte le disposizioni prescritte dal regolamento.

LUCCA. — Promosso dalla Società sportiva *Libertas*, e sotto gli auspici del Touring Club Italiano, si terrà a Lucca, nei giorni 25 e 26 maggio, un convegno turistico, allietato da varî festeggiamenti.

TRIESTE. — Nei giorni 29 e 30 giugno, per iniziativa del Consolato di Trieste del Touring Club Italiano, avrà luogo in quella città un convegno ciclistico internazionale. Del Comitato d'onore fanno parte quel podestà, avv. Sandrinelli, ed il nostro direttore generale comm. Johnson. A capo del Comitato esecutivo sta il presidente dell'Unione ginnastica, avv. dottor Carlo Mrach; e del Comitato fanno parte i membri delle Società sportive liberali. Il programma (del quale riparleremo) comprenderà una serie di festeggiamenti, varie escursioni ciclistiche, ed una gita sul « bel mar di Trieste ».

PERUGIA. — In occasione della mostra d'arte antica umbra (e per concorde iniziativa dei Veloce Club, del Gruppo automobilisti, e del Consolato del Touring Italiano), si terrà a Perugia, nei giorni 25 e 26 agosto, un convegno generale turistico, di cui in altro numero pubblicheremo il programma.

— Il Consolato Senese del Touring deliberò di proporre ai soci senesi ed agli amici turistici dell'Italia Centrale una visita a Perugia nell'occasione della sua prossima Mostra d Arte Antica. Le adesioni si ricevono presso il Console Guglielmo Ciabattini, via Campansi (Scan), il quale è incaricato di fornire i necessari schiarimenti. Sarà rappresentata alla gita la Direzione del Touring.

Nuovo materiale ferroviario.

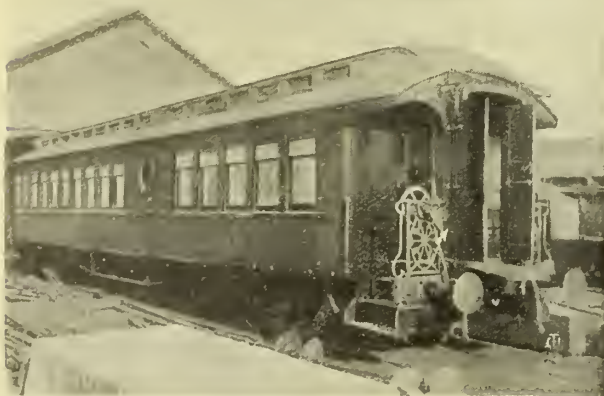
Le nuove locomotive americane acquistate dal Governo italiano per le Ferrovie dello Stato sono costruite dalla casa Baldwin di Filadelfia in Pennsilvania, a si-

Locomotiva americana.

stema Compound a quattro cilindri e tre assi accoppiati a carrello-tender a 4 assi.

Il peso su ciascuna asse non eccede le 15 tonnellate.

L'altezza del diametro delle ruote delle locomotive dei treni diretti e direttissimi è di m. 1,86 e di m. 0,83 il diametro delle ruote a carrello. La velocità di dette locomotive può spingersi fino a 120 chilometri all'ora.

Esse hanno 8 ruote grandi oltre le 4 al carrello, ed il tender ad 8 ruote.

Nuovo vagone di lusso.

Le locomotive dei treni merci ed omnibus, hanno 8 ruote basse oltre le 5 al carrello ed 8 al tender. La loro velocità arriva sino a 70 chilometri all'ora.

La lunghezza di ogni locomotiva è di m. 11,50 e col tender è di metri 18,50.

Tutto il lavoro di montamento si eseguì nello stabilimento Cattori a Castellamare di Stabia.

Sulle particolarità delle locomotive americane acquistate dalle Ferrovie dello Stato nel 1906, l'ing. Enrico Faure pubblica un diligente studio nei numeri 4 e seguenti del periodico *L'ingegneria ferroviaria* (Roma).

Carrozzone di lusso delle tramvie di Vienna.

Le nuove vetture americane acquistate dallo Stato italiano sono tutte di 1ª classe ad ampio corridoio laterale, intercomunicanti, munite di ventilatori e illuminate a luce elettrica. Al di fuori sono verniciate a smalto lucido verde, di forma tipo Pullman. La lunghezza totale di ogni vettura è di m. 18.

Esse sono solidissime, e senza nessun disagio e spostamento, possono sopportare la velocità di 120 chilometri all'ora. Nel mezzo di ogni vettura vi è un ampio gabinetto da toilette.

Interno del carrozzone di lusso delle tramvie di Vienna.

Sono costruite a Wilmington, provincia di Delaware, negli Stati Uniti d'America, dalla Jackson And Sharp Plant American Car et Foundry Co.

Sono in numero di 20, ed alcune già pronte ad essere messe in circolazione.

Aggiungiamo alle figure che riproduciamo qual nuovo materiale anche la riproduzione dell'esterno e dell'interno d'un vagone (che si ammirava all'Esposizione di Milano) delle tramvie elettriche del Comune di Vienna. Si tratta di un vagone speciale di lusso, adibito specialmente a servizio dei forestieri che desiderano visitare la città.

Per la riforma degli ordinamenti delle strade nazionali.

E' veramente degno di nota speciale il fatto che il Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito ad alcune istanze fatte dal Touring sulla viabilità, ha nominato una Commissione con l'incarico di esaminare gli ordinamenti attualmente in vigore per la manutenzione delle strade nazionali e di proporre le modificazioni che possano essere convenienti di introdurre ai medesimi; di tale Commissione fa parte un rappresentante del T.

La motivazione del decreto dice che il largo sviluppo preso dai nuovi mezzi di locomozione sulle strade ordinarie, ed il più intenso traffico che si va esercitando su di esse, mentre sono indice di progresso economico e civile, impongono alle amministrazioni che sia data sempre più sollecita cura al mantenimento della buona viabilità. Ne deriva quindi la necessità di esaminare i risultati finora dati dai sistemi in vigore per la manutenzione delle strade a cui provvede lo Stato, per arrivare a quelle riforme che possono essere utili.

Mentre attendiamo fiduciosi l'opera della Commissione che ha già iniziati i suoi lavori, ci pare opportuno fissare la nostra attenzione sui punti sostanziali che formeranno oggetto di studio, delineando a larghi tratti quali, a nostro avviso, dovrebbero essere i criteri direttivi delle riforme.

Anzitutto in linea generale sarebbe necessario provvedere a che il servizio della viabilità avesse un indirizzo tecnico direttivo veramente efficace. Nel ramo dell'ingegneria stradale si è manifestato, e più volte lo abbiamo notato, un vero salutare risveglio; di esso conviene quindi approfittare con iniziative ardite dell'autorità dirigente, col favorire quelle di funzionari locali che spesso non mancano, integrandole con quelle vedute larghe e moderne che sempre sorreggono le persone veramente competenti.

Ciò è tanto più importante in Italia in quanto la viabilità di prim'ordine è solo in piccola parte in mano allo Stato, mentre la parte maggiore è affidata alle provincie, a cui lo Stato dovrebbe dare l'esempio dei sistemi più perfezionati e progrediti.

Ed in quest'ordine di idee sarebbe per il momento da scartare la proposta, più volte messa in campo, di affidare le strade nazionali alle provincie, poichè lo Stato non può disinteressarsi di questo servizio al quale anzi dovrebbe dare le maggiori cure, anche nel riflesso che forse verrà il tempo in cui dovrà energicamente intervenire in molte regioni per la conservazione di quella estesissima rete di strade comunali a cui purtroppo si tarda tanto a provvedere.

A questo riguardo quindi, se può essere utilissima una revisione della classifica delle strade nazionali, che specialmente nelle isole e nel mezzogiorno presenta le anomalie le più strane, non si può nè si deve per ora parlare di togliere allo Stato questo servizio.

In linea generale adunque i punti sostanziali di riforma devono essere: direzione tecnica efficace e modificazioni nelle classifiche.

In linea speciale tre sono i punti su cui dovrà imperniare il suo lavoro la Commissione: Capitolati d'appalto, regolamento dei cantonieri, esperienze su nuovi sistemi di manutenzione.

I capitolati d'appalto odierni si basano ancora su un modulo generale che risale al 1874. Basta ciò a dimostrare la necessità della riforma; mancano tutte le disposizioni per i mezzi più moderni di manutenzione, come cilindratura, catramatura, ecc. A tutto ciò conviene provvedere con norme studiate con molta cura che non solo permettano ma favoriscano le esperienze e le applicazioni su vasta scala.

Conviene pure provvedere a che le disposizioni di capitolato non solo non ostacolino, ma favoriscano le pratiche di una razionale manutenzione, quali la statistica del carreggio, i saggi delle massicciate, ecc.

Attento studio si dovrà portare sulle disposizioni che regolano la provvista ed il collaudo dei materiali di inghiaiamento. Le disposizioni non devono, come quelle attuali, pretendere l'impossibile, tanto che per essere troppo severe finiscono per non venire applicate; meglio assai poche disposizioni razionali ed eque, esigendone l'osservanza, che non molte e minute prescrizioni severissime che finiscono per rimanere lettera morta, ed in balia al vario apprezzamento dei funzionari.

Circa il regolamento dei cantonieri, che ancor esso risale al 1874, riteniamo sarebbe opportuno l'introdurre la divisione in classi dei cantonieri. La prospettiva di un miglioramento lento ma continuo è un grande stimolo per eccitare lo zelo e la buona volontà. A questo scopo contribuerebbe pure l'istituzione di qualche premio ai migliori cantonieri. Converrebbe poi stabilire il limite di età per il servizio ; limite che non dovrebbe oltrepassare i 65 anni.

Nelle regioni ove difettano i mezzi di comunicazione sarebbe utile favorire l'uso della bicicletta per i capi cantonieri, anche sotto forma di un'indennità annua a chi se la provvede.

Contrariamente poi a quanto avviene ora, dovrebbe l'amministrazione provvedere ai cantonieri gli attrezzi di cui abbisogna, non dimenticando che coi mezzi moderni di manutenzione bisogna fornire le mazzaranghe, gli inaffiatoi, ecc. Per ultimo sarebbe consigliabile il dare una divisa al cantoniere, che lo eleverebbe in dignità e verso sè stesso e verso il pubblico.

Sul punto delle esperienze dobbiamo avvertire che oramai i sistemi più moderni di manutenzione hanno già avuto la loro consacrazione dalle larghissime applicazioni fatte all'estero; non è più quindi il caso di esperimentare, ma bensì di iniziare con coraggio l'applicazione dove sembrerà più opportuna. Queste applicazioni oramai non trovano altro ostacolo che quello della spesa perchè purtroppo le massicciate di molte strade più che manutenzione richiedono una vera e propria ricostruzione.

Ma a facilitare in molti casi queste applicazioni gioverebbe l'accordo dello Stato colle Provincie e coi Comuni, da farsi caso per caso, senza troppe formalità, quando Stato, Provincie e Comuni, che hanno reti stradali le cui maglie sovente si intersecano, si accordassero per un'applicazione simultanea, ad esempio, di cilindratura a vapore.

Tutte le spese generali per il rullo, il suo trasporto, il servizio, la sorveglianza, ecc., diminuiscono coll'aumentare l'estensione della rete a cui si applica la cilindratura, col vantaggio grande di creare, specialmente attorno ai grandi centri, delle comunicazioni stradali omogenee e tutte in buone condizioni. Analogamente si può dire per l'applicazione di altri sistemi.

Tutto quanto poi forma la base di una razionale manutenzione devesi cercare di applicare, e cioè principalmente la statistica del carreggio, i saggi periodici delle massicciate e lo studio regione per regione dei materiali di inghiaiamento.

Non è certo in un breve articolo che pretendiamo di aver dato fondo al poderoso argomento; nostro scopo, lo ripetiamo, fu soltanto di rilevare l'importanza del compito della Commissione, di esaminare a larghissimi tratti i punti principali di studio e di accennare ad alcune nostre idee sul modo di risolverli. Auguriamo intanto che il lavoro della Commissione riesca utile e fecondo.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Riforma e pavimentazione delle strade di Milano

L'ing. Ettore Accenti, capo riparto al servizio strade al Comune di Milano, ha svolto all'XI Congresso degli Ingegneri ed Architetti Italiani tenutosi a Milano il tema: " Riforma e pavimentazione delle strade di Milano. Lavori ed esperimenti eseguiti nel decennio 1896-1905 ,,.

Da esso si rileva che l'importo totale della spesa per lavori stradali, che nel 1896 fu di L. 1 038 413,08, nel 1905 è stato di L. 2 549 318,56; nel decennio la superficie delle strade è aumentata da mq. 3 636 290 a mq. 4 769 163, e la popolazione da 440 119 a 534 929 abitanti.

La comunicazione, dopo aver dato ragione dei nuovi tipi di sistemazione di strade a carreggiata convessa con marciapiedi rialzati ove la larghezza lo consente, tratta di tutti i tipi di pavimentazione esperimentati tanto per i marciapiedi che per le carreggiate, e, sulla base delle esperienze eseguite, dimostra che i marciapiedi più convenienti sono quelli in asfalto con cordoni in granito di Alzo, o di Montorfano, o di Baveno; la pietra più conveniente per le pavimentazioni stradali è il granito bianco di S. Fidelino, dopo il quale viene il porfido quarzifero di Cuasso al Monte. Nel 1897 s'incominciò nella via Marino l'esperienza della pavimentazione delle carreggiate in asfalto compresso; a questo genere di pavimentazione, che si è venuto in questi ultimi anni a mano a mano estendendo, sembra riservato un grande avvenire, dovuto ai vantaggi indiscutibili che presenta, principali fra questi l'assenza di polvere e di fango, l'impermeabilità assoluta, l'insonorità, la durata relativamente lunga, il mantenimento poco costoso e l'aspetto gradevole. La roccia asfaltica proviene da Ragusa o dagli Abruzzi; il costo di un metro quadrato di pavimento si aggira intorno alle L. 16, mentre un metro quadrato in granito bianco di S. Fidelino sorpassa le L. 17,50.

Il Comune di Milano al 31 dicembre 1905 aveva una superficie di massicciate di mq. 1 683 678 in Mac-Adam; queste carreggiate, se possono essere adatte per le strade rurali, per i viali e per i bastioni, possono essere tollerate solo per ragioni economiche ed in via transitoria nelle strade urbane. Per quante cure si abbiano nella formazione e nel mantenimento delle massicciate, è assolutamente impossibile evitare il fango e la polvere. I danni prodotti dalla polvere sotto il punto di vista igienico, oltre al disturbo, son noti a tutti; l'autore passa in rassegna anche i mezzi escogitati per combattere questo flagello, dall'inaffiamento con soluzione di Westrumite agli spargimenti di catrame; il primo dei due sistemi fallì; l'altro dette risultati migliori, ma è ancora in via di esperimento.

La comunicazione si chiude con la descrizione dei diversi sistemi di pavimentazione eseguiti nella via Legnano; tali sistemi, a partire dalla via di P. Tenaglia vennero posti in opera nell'ordine seguente: Masselli di granito bianco di S. Fidelino; asfalto con cauciù; asfalto compresso a caldo; cemento armato, ghisa ed asfalto fuso; piastrelle di asfalto compresso; piastrelle miste di asfalto e cemento compressi; masselli di basalte. L'asfalto con cauciù ed il cemento armato non dettero buona prova, gli altri sistemi resistono ancora, ma non è passato fino ad oggi un tempo sufficiente per poter esprimere un giudizio.

Strada radiale automobilistica da Milano. — Nell'ultima seduta della Commissione speciale presso il T. C. I., presenti anche i delegati dell'A. C. M. venne presentato uno schema di preventivo; si convenne di dettagliarlo maggiormente e di dargli forma impegnativa. Per la formazione della massicciata si adopererebbe solo pietrisco; dopo la prima cilindratura se ne calcolano altre due nel periodo di nove anni.

Si stabilisce che nell'esecuzione del lavoro si debbano adottare i perfezionamenti più recenti sulla formazione e manutenzione di una massicciata. Si avrebbe così nella Milano-Varese un esempio in grande di strada sperimentale, che potrà servire di norma per le costruzioni avvenire.

Per la parte finanziaria si stabilì di sollecitare le pratiche presso i fabbricanti di automobili e presso tutti gli interessati, e di nominare dei Comitati locali.

Sono allo studio i progetti di strade della provinciale di Maslianico (confine svizzero) a Lavazze, sulla strada da Varallo a Chiasso; da Missaglia a Cernusco in provincia di Como; da Biegno alla stazioni di Maccagno Superiore.

Per la statistica del carreggio. — Lo sviluppo del tourismo in Italia ha scosso dal letargo gli enti proprietari delle strade, e li ha richiamati al dovere di sorvegliarne e curarne più amorevolmente la manutenzione.

Il risveglio è cominciato già da qualche anno, ed i tentativi di cilindratura e di incatramatura delle massicciate stanno a provarne l'inizio.

Non sarebbe logico pretendere che tutte le strade divenissero buone in men che non si dica: la malattia è di vecchia data e le medicine costano troppo. Conviene pensare a risanare prima le strade di maggior importanza, per poi passare a quelle di importanza secondaria.

Uno degli elementi più interessanti per determinare l'importanza di una strada è la media del carreggio ossia la media del numero dei veicoli e degli animali e del tonnellaggio delle merci che transitano giornalmente per detta strada.

La statistica del carreggio si fa in Francia da oltre mezzo secolo e si ripete all'incirca ogni sei anni; in Italia si nota solo da poco qualche tentativo qua e là.

Molto lodevole è quello fatto dalla provincia di Modena, su proposta dell'egregio ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico.

Sappiamo che anche l'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano ha iniziato il lavoro per stabilire la statistica del carreggio, e che in qualche altra provincia sono stati fatti degli studi sulle correzioni ed i nuovi lavori occorrenti nelle strade provinciali, per determinare l'ordine di classifica delle correzioni stesse.

La Commissione Strade del Touring, riconoscendo l'importanza della statistica del carreggio agli effetti di una buona manutenzione, ha in animo di studiare l'argomento per determinare delle norme che possano servire di base a quelle amministrazioni provinciali che, nell'interesse della viabilità, vorranno stabilire la statistica del carreggio.

Onno-Asso. — La Giunta provinciale amministrativa di Como ha dichiarato costituito il Consorzio fra la provincia di Como ed i comuni di Onno, Valbrona, Visino ed Asso per la costruzione, sistemazione e manutenzione della strada Onno-Asso, sanzionando così anche il relativo statuto già approvato dai Consigli comunale e provinciale.

La Stanlanza. — Si sono riuniti a Forno Zoldo i sindaci di Selvabellunese, Longarone, Corno Zoldo e Zoldo Alto per addivenire ad una decisione riguardo alla progettata strada che, passando per la Forcella-Stanlanza, congiunge l'altra valle Agordina collo Zoldano, correndo quasi parallela al confine. Dopo aver rilevato che il Ministero della guerra ha tolto il " veto ,, che da anni manteneva contro il progetto di questa strada consorziale si decise di procedere ai rilievi e alla preparazione del progetto.

Si sono aperte le strade da Luino a Maccagno; da San Giacomo di Lusiana per Camporossignolo ed Asiago.

Un insegnante di buon senso moderno. — Il nostro socio signor A. Simonetto, presidente dell'Associazione Magistrale di Camposampiero (Padova) invia ai signori insegnanti del distretto una circolare in cui fra altro dice: « Disponiamo che gli scolari nel ritornare alle loro case vadano con ordine e con compostezza, salutino con garbo le persone che incontrano, siano ricche o povere, non molestino le bestie, non deridano gli infelici, non danneggino le piante e non facciano danni di sorta alle proprietà altrui. *Se vedono passare biciclette, motociclette ed automobili si astengano da ogni atto incivile e si abituino invece a riguardare con rispetto ed ammirazione questi veicoli del moderno progresso* ».

Auguriamo che la nobile voce sia ascoltata, e che il signor Simonetto trovi imitatori in tutta Italia.

Rocchetta-Spormaggiore. — Proseguono alacremente i lavori per la nuova strada Rocchetta-Spormaggiore, nel Trentino. Se, come si spera, la strada sarà poi continuata sino ad Andalo, si avrà una splendida comunicazione fra la Val di Non e le Giudicarie. La strada ha pure importanza militare.

La strada al lago. — E' stato stipulato il contratto per la costruzione della nuova strada che dovrà condurre da Castel Gandolfo al lago. I lavori cominceranno senz'altro nella prima decade di marzo, e tutto fa sperare che per la prossima estate sieno ultimati; così la numerosa colonia villeggiante potrà usufruire di questa tanto desiderata comodità.

Valdarno-Valle di Greve. — Il Consiglio provinciale di Firenze ha emesso voto favorevole alla costruzione della strada, che in prosecuzione della " Figlinese ,, metta il Valdarno e la Valle di Greve, in diretta comunicazione colle vallate della Pesa e della Elsa.

Sui Carri e Omnibus Automobili.

Forza del motore — Velocità e Peso — Dei veicoli — Suoi organi.

Per stabilire i caratteri di un omnibus automobile che deve percorrere una data strada, bisogna tener conto dell'andamento altimetrico di essa; ossia delle pendenze, del loro valore e della loro distribuzione lungo la strada.

Esse interessano la forza del motore, il peso della carrozzeria ed il carico che si può trasportare. Generalmente la velocità è prefissata, giacchè essa deve rispondere a date condizioni d'esercizio, quindi in relazione di essa si fissano gli altri elementi suddetti. Però in esercizi con omnibus i limiti di velocità che si possono raggiungere van tenuti molto moderati, ossia con piccoli carichi si può arrivare ai 30 chilometri l'ora, nelle migliori condizioni stradali, e con carichi più forti (20 a 25 persone) bisogna limitarsi ai 20 chilometri come massimo. Pertanto se la strada è piana, buona e con piccole pendenze, si può ricorrere a motori dai 10 ai 16 HP., invece se si vuol viaggiare più rapidamente o con carichi maggiori, bisogna ricorrere a motori più forti, cioè ai 22 a 28 HP.

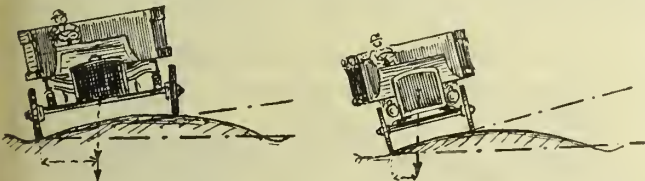



Fig. 1. Fig. 2.

Se la strada ha medie pendenze si può ricorrere a motori più o meno forti seconda la maggiore o minor velocità dell'esercizio ed il maggiore o minor carico da trasportare; i quali però devono essere ragionevolmente limitati. In generale si può ritenere che un buon omnibus con 20-25 persone, con motore da 24 HP., può fare in piano 18 chilometri l'ora, al 3 per cento fare 12 chilometri l'ora, al 6,5 per cento fare 8 chilometri l'ora e all'11 per cento i 5 chilometri l'ora, purchè la strada sia a fondo buono.

La velocità è elemento assai dispendioso nelle aziende dei servizi pubblici; non come consumo di combustibile, perchè, anzi, sotto tal punto di vista l'esercizio riesce più economico; ma come consumo di tutti gli organi della macchina. Ormai molti son andati in omnibus automobile, ed han sentito quali vibrazioni si provano in esso. Sono appunto esse che minano con una persistenza accanita la vita della macchina. Aumentare la velocità è aumentare il numero di vibrazioni, e la loro forza, quindi è un più rapido deperimento del materiale, una più costosa riparazione, un maggior numero di macchine giornalmente fuori servizio, un minor numero di giorni di servizio all'anno per ognuna di queste.

Per conseguenza in un buono *chassis* bisogna anche cercare una relativa leggerezza. Tutto il peso inutile di metallo mal impiegato che si porta in uno *chassis*, è tutto peso utile di meno che si può trasportare e che non paga il trasporto. I buoni *chassis* per motori da 24 HP., pesano circa 2400 chilogrammi e servono per i carichi maggiori, e scendono a 2200 con motori da 16 HP. per i minori; a tali pesi è da aggiungere quello della carrozzeria per avere il peso totale della vettura.

* * *

Il centro di gravità del carro deve essere assai basso. Oggi non si ritengono più convenienti gli *chassis* alti,

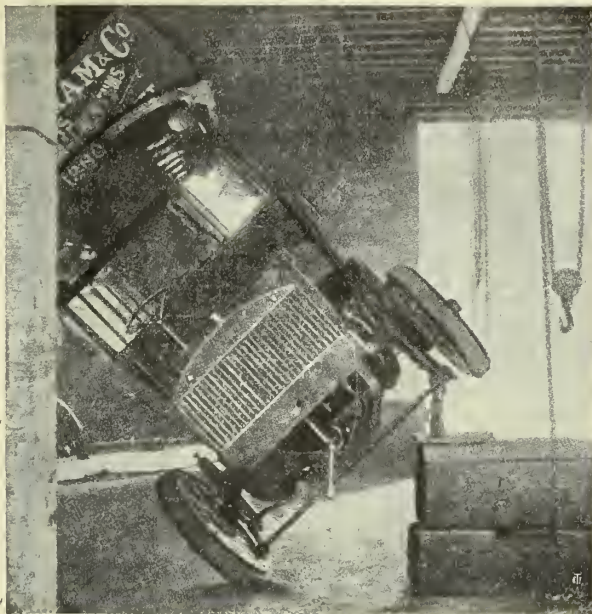



Fig. 3.

perchè colle velocità un po' forti questi sono poco stabili. Si pensi infatti ad un omnibus che corra a 20 chilometri l'ora, e che avendo necessità di scartare un altro carro lasci il mezzo della strada per portarsi sul suo margine. Questo movimento, sia per l'inclinazione della strada verso le cunette, sia per la marcia curva che il carro deve fare, tende a far inclinare in fuori la vettura, e perciò è indispensabile che il centro di gravità sia basso per la necessaria sicurezza nella marcia. Ora l'inclinarsi della vettura verso un fianco è tanto maggiore quanto minore è la carreggiata e quanto più alto

Fig. 4. - Char-à-bancs Cristelley Norris da 40 HP. per 24 persone.

è il centro di gravità della costruzione. Dalle figurine 1 e 2 nelle quali si è esagerato la convessità della strada per render più chiara l'idea, si rileva appunto che una vettura stretta sbanda di più; e se anche non si corre pericolo di rovesciamento, pure il fatto produce un senso penoso nei viaggiatori, il quale rende poco simpatico il mezzo di trasporto. Questo fenomeno fu tanto lamentato negli omnibus di Birmingham (Inghilterra) che la Società per rassicurare il pubblico, fece disporre,

in presenza di una Commissione municipale, un suo omnibus inclinato lateralmente di oltre 45° (fig. 3) per dimostrare che non si rovesciava. Il valore di tale esperienza però per quanto abbastanza conclusiva, non deve essere esagerato perchè si trattava di un carro fermo, e senza carico, e perchè, come si è detto, la velocità è una delle principali possibili cause del rovesciamento.

Oggi si hanno *chassis*, in cui la parte superiore dei lungheroni è alta 60 o 70 centimetri da terra, ed altri in cui è alta quasi oltre un metro. Siccome è necessario tener conto anche di altri elementi di costruzione, così uno *chassis* che sia alto circa 75 centimetri si può dire un buon tipo.

* * *

Altri caratteri da riscontrare in un buon *chassis* sono:

1. L'accessibilità degli organi, poichè è frequente il bisogno di pulire, ingrassare, rettificare, ecc. Perciò quei carri nei quali difficilmente si vedono e si toccano le varie parti, specialmente del motore, richiedono maggior perdita di tempo, e le *pannes* comportano più lunghe fermate.

In quest'ordine di idee sono da distinguersi due tipi di *chassis:* uno più lungo, come quello della figura 4, nel quale una buona parte di esso è occupato dal motore e dal sedile del conduttore, perciò perduto per il

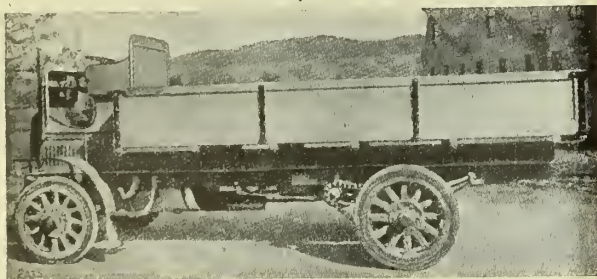



Fig. 5.

carico utile; un altro più corto, come quello della figura 5, nel quale il conduttore è situato sopra il motore. In quest'ultima si ha il passo più corto, però la sorveglianza del motore e di altri organi è resa più difficile.

2. Buona maneggiabilità che dipende dal facile incamminamento (démarrage), dalla dolcezza dello sterzo, dalla facilità di maneggio delle varie leve (cambio di velocità, freno a mano, acceleratore, e anticipo d'accensione), ecc.

3. Sufficiente protezione degli organi contro la polvere ed il fango. Contro la prima è necessario che tutti gli organi siano chiusi da appositi *carter* o grembiali, di poca sonorità; contro la seconda, oltre la detta chiusura, è necessario che gli organi siano abbastanza alti da terra, specialmente il radiatore.

Roma, marzo 1907.

Ing. ANDREA MAGGIOROTTI.

Mostra del Ciclo e dell'Automobile

(Milano, dal 18 maggio al 9 giugno 1907).

Procedono attivamente i lavori d'organizzazione di questa Mostra del Ciclo e dell'Automobile.

Le iscrizioni da parte degli espositori sono state chiuse il 31 dello scorso mese. Vi figurano le migliori Case costruttrici estere ed italiane; pubblicheremo.

La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato ha accordato a favore degli espositori e visitatori della Mostra i ribassi della concessione speciale I, per i seguenti termini di tempo:

Viaggi delle persone:

Andata-ritorno: dal 5 maggio al 9 giugno c. a.

Spedizione delle merci:

Andata: dal 5 maggio al 1 giugno c. a.
Ritorno: dal 20 maggio al 20 giugno c. a.

La Direzione generale delle Ferrovie si è inoltre impegnata di ottenere dalle ferrovie esercitate dalla industria privata, con servizio cumulativo dei trasporti con le reti dello Stato, le medesime facilitazioni.

Ha pure interessato le Società di Navigazione sovvenzionate ad accordare al Comitato le facilitazioni, a cui sono tenute a termini delle convenzioni con il Governo.

La Società internazionale di trasporti Fratelli Gondrand (via Tre Alberghi, Milano) è stata ufficialmente incaricata di esperire tutte le pratiche inerenti ai trasporti ferroviari ed all'entrata in franchigia delle merci provenienti dall'estero, dirette alla Mostra. Alla predetta Ditta dovranno essere rivolte le richieste per gli stampati necessari, ad ottenere il ribasso ferroviario per le persone o per le merci, nonchè i moduli occorrenti per le operazioni doganali.

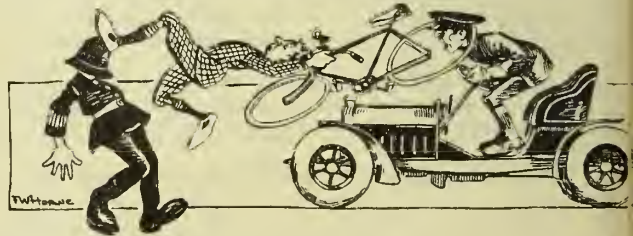
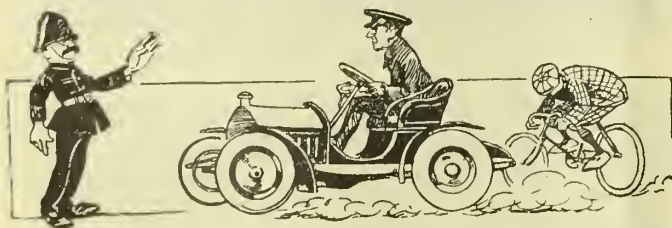
Concorso di regolarità dell'Automobile Club di Torino.

L'Automobile Club di Torino bandisce per i giorni 24-25-26-27 e 28 giugno un *Concorso di regolarità* per vetture automobili che sarà seguito il giorno 29 (festivo) da una gara di velocità sul percorso Susa-Moncenisio.

La gara comprenderà due categorie alle quali sono assegnati rispettivamente i premi di L. 12 000 per la prima di L. 8000 per la seconda.

Le inscrizioni sono aperte presso la segreteria dell'Automobile Club di Torino (via Bogino, 13) fino al 5 maggio — e non saranno valide che accompagnate dalla relativa tassa così fissata: Prima categoria L. 800; Seconda categoria L. 500.

Esposizione di Copenaghen.

Il Club degli automobilisti di Danimarca, e l'Unione fra i fabbricanti e venditori d'automobili, hanno deciso di tenere a Copenaghen un'esposizione internazionale d'automobili dal 28 settembre al 7 ottobre.

Scontro ed investimento contemporanei.

Automobile e neve.

Una gita automobilistica veramente eccezionale (visto lo stato pessimo delle strade in causa della neve, e lo scarso tempo impiegato malgrado le strade stesse), è quella da Milano a Mestre e viceversa.

Alla gita presero parte: il signor Giovanni Curletti, ispettore dell'Automobile Club di Milano (proprietario

della vettura) ed i signori Achille Negroni, Giuseppe Sala, Enrico Bellazzi, soci dello stesso A. C.

Malgrado la neve alta che ingombrava la via da Milano a Verona, le frequenti fermate per l'incontro dello spazzaneve, ed il fango assai alto da Verona in là, e la mancanza di gomme antisdrucciolevoli, la distanza da Milano a Mestre fu superata (non calcolando due ore di fermata a Brescia) in poco più di otto ore.

La Società Alpinisti Tridentini ha radunato i suoi soci in assemblea generale a Trento, il 10 marzo, sotto la presidenza del presidente rag. Guido Larcher, il quale, colla sua bella relazione, espose i progressi continui e la florida vita del Sodalizio, minacciato da tanti nemici, ma anche sorretto da un numero sempre crescente di amici. Il segretario Mario Scotoni riferì quindi le proposte della Commissione eletta per la riforma dello statuto. I cambiamenti principali che essa proponeva di introdurre sono: periodo di permanenza della sede sei anni a Trento e sei a Rovereto, mentre la direzione resterà in carica tre anni e sarà composta, invece che di dieci direttori, di diciasette, e ciò per dare posto anche ai rappresentanti delle valli. Il canone viene ridotto a metà per gli operaî. Viene introdotta una Sezione " Audax ,, retta da un apposito regolamento e il cui scopo è di ottenere la diretta collaborazione dei soci agli scopi sociali, ecc. Tutte le proposte vennero approvate a voti unanimi. Quale luogo per il prossimo Congresso estivo si fissa Primiero, con gita ufficiale al Mulaz, al posto dell'erigendo rifugio, e ad Ampezzo.

La Federazione Prealpina ha radunato, domenica 17, in assemblea i rappresentanti delle Società federate, sotto la presidenza del prof. Ottone Brentari. Si decise fra altro: di istituire i *Volontari Alpinisti*, i quali dovranno esercitarsi al tiro a segno nei poligoni ed in montagna: di tentare accordi col Touring e colla Sezione di Milano del C. A. I. per istabilire un metodo comune per i segnavia; di tenere il Congresso annuale il 2 giugno, in occasione della festa per il decennio della *Mediolanum femminile*. Sarà in quella occasione anche inaugurata la bandiera donata alla Federazione dalla signora Amelia Cavaleri Mazzucchetti.

Gli Escursionisti Milanesi (forte e viva Associazione tanto benemerita della popolarizzazione dell'alpinismo), sono ora ben 560. Per festeggiare il bel numero di soci, e ricordare il quindicesimo anniversario della nascita del Sodalizio, ben 200 soci si radunarono il giorno 17 a banchetto al Commercio. Molti i brindisi, fra cui notevole quello di Luigi Brioschi, presidente della Sezione di Milano del C. A. I., che constatò il perfetto accordo fra tutti gli amici della montagna.

Per il concorso dei forestieri

Bari. — Giunse giorni or sono a Bari, proveniente da Corfù, il magnifico vapore tedesco *Meteor* con a bordo 260 turisti, i quali hanno visitato la Basilica di San Nicolò, la cattedrale, il castello, la Biblioteca, il Museo, il teatro ed altri monumenti, accompagnati dal personale del Consolato Germanico. Si sono poi riuniti alla sede del Club tedesco, dove sono stati loro offerti dei rinfreschi; e quindi sono ripartiti. Quando si vedranno a Bari 260 turisti... italiani?

Belluno. — Per iniziativa dell'avv. Michele Palatini si è costituito un Comitato promotore di un'esposizione, da tenersi a Belluno nel 1908, concernente il movimento dei forestieri. Ecco un abbozzo del programma dell'esposizione: Arte e fotografia della montagna — Illustrazione letteraria della montagna — Raccolte mineralogiche e geologiche — Flora e fauna, giardini sperimentali — Servizi di trasporto per viaggiatori e loro coordinamento coi servizi ferroviari — Servizi di guide alpine — Carte topografiche — Segnalazioni — Uffici di informazioni — Materiale per le escursioni e per le ascensioni — Cassetta farmaceutica e tonica dell'alpinista — Alberghi alpini, decorazioni, arredamento, pulizia, bagni, pensioni economiche, servizi annessi e coordinati fra alberghi — Rifugi — Latterie per villeggianti — Sport per villeggianti — Varietà.

A Belluno si riunirono, per una intesa, numerosi aderenti.

L'avv Michele Palatini, ringraziati tutti gli intervenuti disse come in lui sorse l'idea che sta lanciando.

Visitando nello scorso settembre la esposizione di Milano rilevò quanto fece la Svizzera per l'incremento dei forestieri. Ma constatò pur troppo con dolore che la regione bellunese nulla aveva fatto; e gli fu dato di osservare due sole fotografie della cima di Lavaredo, ma erano quelle appunto fotografie austriache colte sul versante tedesco.

Perchè Belluno non poteva avere una esposizione alpina?

" Dobbiamo volere — dice l'egregio avvocato — che la nostra provincia viva di vita propria.

" Due associazioni — continua — esistono in provincia, l'una per l'incremento al concorso dei forestieri, l'altro « Pro Cadore ». Conviene unire queste due Società, stringerle insieme con la esposizione alpina. E' questo possibile? Non nasconde la difficoltà, ma i molti vantaggi che ne deriveranno verranno a compensare ogni sforzo. Ha fede nella riuscita ».

Altri presero la parola, e si elesse quindi una Commissione provvisoria coll'incarico di attuare la bella proposta, alla quale auguriamo ogni migliore riuscita ed a cui la Rivista darà tutto il suo appoggio.

Castellamonte. — Venne costituita l'associazione *Pro-Canavese*, che avrà tante sezioni quanti sono i mandamenti del territorio canavesano. La sede dell'associazione è in Castellamonte, Palazzo Municipale.

Garda. — E' sorta (con sede quest'anno a Desenzano, e l'anno venturo a Peschiera) la Società *Pro Benaco*, il cui nome è un programma. Contemporaneamente si sta lavorando per costituire a Peschiera una Sezione dell'*Associazione Nazionale per il concorso dei forestieri*. Noi non vogliamo entrare nelle polemiche sorte per questo dualismo; ma auguriamo che i due sodalizi, se non troveranno modo di fondersi in uno solo, procedano concordi per il bene dello splendido lago grandioso, troppo trascurato dagli italiani.

Genova. — Sotto la presidenza del sindaco marchese Da Passano si è tenuta a Genova una riunione (alla quale intervenne anche l'on. principe Pietro Lanza di Scalea) in seguito alla quale si costituì la *Sezione Ligure dell'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri*.

Pisa. — Sotto la presidenza del prof. Alessandro d'Ancona (e coll'intervento del principe Pietro Lanza di Scalea, presidente dell'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri), si è tenuta in Pisa un'adunanza in seguito alla quale si è costituita la *Sezione Pisana dell'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri*.

CARTELLI INDICATORI

Tutti i turisti, che percorrono in ogni senso e con qualsiasi mezzo le strade ordinarie con l'intento di istruirsi divertendosi, ricordano i casi nei quali una segnalazione stradale rese loro buon servigio.

Le tabelle di direzione e di pericolo hanno un'influenza utile sulla viabilità, perchè servono a facilitarla e a diminuirne i pericoli.

I cartelli indicatori riflettono sempre l'impronta del Club o dell'Associazione che ne curò l'esecuzione. Essi variano successivamente di tipo, a mano a mano che si trova un procedimento nuovo pel quale si possa aumentare l'evidenza delle segnalazioni e la durata dei cartelli.

The Car rileva che la categoria di persone più indifferente alle segnalazioni è quella degli agricoltori. Per essi le targhe collocate ai bivi non hanno importanza perchè tutti i loro viaggi si riducono a percorrere sempre le medesime strade, che conoscono a menadito. Invece i cartelli indicatori sono necessarî a coloro che percorrono grandi distanze, specialmente in paese straniero. *The Car* nota che abitualmente l'agricoltore tollera le segnalazioni collocate da altri, a meno che esse non siano per cadere, nel qual caso le manomette. Per la maggior parte degli agricoltori l'automobilista che fa lunghi viaggi è persona facoltosa che si diverte, e che non merita gli speciali riguardi rappresentati dalle segnalazioni stradali, che la salvano dagli errori e le permettono di procedere velocemente.

Da noi l'automobilista è spesso considerato come un nemico dalla gente di campagna, e siccome questa crede che i cartelli indicatori siano utili solo agli automobilisti, cerca di danneggiarli in tutte le maniere.

Un'altra ragione per la quale le segnalazioni di direzione non sono benevise è d'indole economica: l'automobilista che non conosce la strada è costretto a domandare, e paga sempre generosamente le informazioni che riceve. I cartelli eliminano questa fonte di lucro ed i danneggiati si vendicano danneggiandoli.

E' necessario che tutte le persone di buon senso si adoperino per proteggere le segnalazioni stradali, che sono utili indistintamente a tutti. I maestri nelle scuole, i preti nelle chiese, le autorità e gli onesti cittadini quando possono, hanno l'obbligo di inculcare nelle menti degli incoscienti il rispetto dei cartelli, almeno come rispetto della roba altrui, e come segno elementare di civili costumi.

Riportiamo i tipi delle segnalazioni adottate dal Touring Club Italiano; esse hanno il fondo di smalto *bleu* ed i caratteri e segni di smalto bianco.

A schiarimento di queste segnalazioni non occorrono molte parole:

Il cartello contrassegnato col N. 2418 è un cartello semplice di direzione il 2419 è un cartello a tre direzioni, ed è utile nei punti di una strada dai quali si diparte un tronco laterale. Esso si colloca presso il ciglio stradale opposto a quello d'innesto, con la tabella posta parallelamente all'asse della strada principale e di fronte alla diramazione.

Due cartelli semplici, 2421 e 2422, riuniti ad angolo retto, formano un cartello d'angolo.

Il N. 2420 rappresenta un cartello per le dogane; e di questo tipo di segnalazione abbiamo già parlato lo scorso anno nel numero di maggio della *Rivista*. Aggiungeremo che l'utilità di questi cartelli si è dimostrata tale che la Direzione generale delle Gabelle si impegnò a concorrere con la somma di L. 700 pel collocamento degli altri che ancora occorrevano, e che saranno posti in opera in questi giorni.

Le segnalazioni di pericolo sono di utilità evidente. Occorre che esse siano collocate con la massima parsimonia, e solo quando il pericolo è realmente grave, e si presenta in modo improvviso ed imprevedibile. Questi cartelli di pericolo debbono essere posti in opera con la tabella in direzione normale all'asse stradale, ad una distanza di metri 150 a 200 dal punto che si vuol segnalare.

***

Alcuni giorni or sono la Spettabile Amministrazione Provinciale di Reggio nell'Emilia, a mezzo dell'egregio ingegnere capo del suo Ufficio tecnico, passava al Touring Club Italiano l'ordinazione di 81 Cartelli indicatori per un importo complessivo di L. 1150; e noi sentiamo il dovere di esprimere alla onorevole Deputazione Provinciale i sentimenti della nostra più viva gratitudine per il valido appoggio che volle dare a questa utilissima iniziativa, che, pur godendo le simpatie di quanti sanno comprenderne l'importanza, non è sufficientemente sorretta da tutti coloro che avrebbero l'obbligo di curare la viabilità.

NUOVE OFFERTE

Offerte precedenti	L.	28048	Cartelli	N.	2020
Provincia di Reggio Emilia	„	1150	„	„	81
Provincia di Firenze	„	30	„	„	2
Provincia di Udine	„	100	„	„	10
Provincia di Rovigo	„	50	„	„	5
Provincia di Vicenza	„	190	„	„	10
Municipio di Roma (" Tenere la sinistra „)	„	240	„	„	12
Municipio di Milano (" Tenere la sinistra „)	„	740	„	„	41
Consolato di Bergamo	„	15	„	„	1
I soci di Clusone	„	10	„	„	1
Società Torinese Automobili " Rapid „ Torino	„	25	„	„	1
Isotta Fraschini, Milano	„	20	„	„	2
Soc. Automobili " Roma „, Roma	„	50	„	„	2
Fabbrica Automobili Marca Brasier " Fides „	„	100	„	„	4
Erasmo De Montel a mezzo C. Lattes, Roma	„	30	„	„	3
Martini Bernardi A. a mezzo Ungania, Borgo S. Lorenzo	„	20	„	„	1
Maganzi Baldini cav. G. a mezzo Ungania, Borgo S. Lorenzo.	„	20	„	„	1
Dott. C. Moldenhauer, Consigliere del Touring	„	20	„	„	1
Baronessa Moser, Roma	„	20	„	„	2
Pozzi Emilio, Milano	„	100	„	„	5
Dott. Primatesta a mezzo C. Migliavacca, Pettenasco	„	20	„	„	2
Totale	L.	30998	Cartelli	N.	2207

Fac-simile dei cartelli indicatori del T. C. I. collocati sulle strade d'Italia

adottati dal Ministero dei Lavori Pubblici
dalle Ferrovie dello Stato - dalle Provincie e dai Comuni del Regno.

2421 TOURING CLUB ITALIANO
VERONA Km. 18,3
BRESCIA Km. 49,6

2422 TOURING CLUB ITALIANO
MANTOVA
Km. 37,3
DONO DELLA DEP. PROV. DI MANTOVA

2420 TOURING CLUB ITALIANO
DOGANA DOUANE
ZOLLAMT CUSTOMS
HALT STOP

2419 TOURING CLUB ITALIANO
CEPRANO Km. 40,5
PER ANAGNI Km. 6
ROMA Km. 62,5
DONO DI S. M. IL RE

verde
bianco
rosso

0,60

2407 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DELL'A. C. DI TORINO
SVOLTA PERICOLOSA

2418 TOURING CLUB ITALIANO
TREVISO Km. 4,4
RONCADE Km. 7,6
DONO DEL VELOCE CLUB RONCADESE

m 2,20

2413 TOURING CLUB ITALIANO
MUNICIPIO DI TORINO
RALLENTARE

2408 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DELL'A. C. D'ITALIA
DISCESA PERICOLOSA

2412 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DEL MINISTERO DEI LL. PP.
STRADA INTERROTTA

2411 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DIREZ. GEN. FERR. DELLO STATO
PASSAGGIO A LIVELLO

0,80

2417 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DEL CONSOLATO DI BERGAMO
STRADA ACCIDENTATA

2414 TOURING CLUB ITALIANO
DONO DELL'A. C. DI MILANO
CUNETTA

PROSPETTO DEI RAPPORTI in ordine decrescente tra il numero dei soci e quello degli abitanti delle Provincie del Regno.

A) *Riassunto per Provincie.*

N. progr.	PROVINCIA	Soci	Popolazione	Rapporto assoluto	Rapporto ‰
1	Milano	9687	1.528.347	1	6.33
2	Torino	4879	1.147.555	2	4.29
3	Como	2058	595.160	5	3.45
4	Genova	3186	978.316	3	3.26
5	Novara	2299	758.155	4	3.02
6	Porto Maurizio	424	145.482	30	2.90
7	Reggio Emilia	817	281.235	16	2.90
8	Cremona	852	333.525	14	2.54
9	Brescia	1326	553.969	8	2.39
10	Forlì	691	287.589	22	2.39
11	Bologna	1268	541.799	9	2.34
12	Livorno	286	124.348	35	2.28
13	Cagliari	1047	498.273	10	2.09
14	Mantova	620	315.489	24	1.96
15	Venezia	780	411.441	19	1.90
16	Bergamo	881	476.074	13	1.85
17	Padova	814	453.544	17	1.80
18	Ravenna	403	239.246	31	1.75
19	Firenze	1698	974.905	7	1.74
20	Pavia	825	502.813	15	1.63
21	Vicenza	754	459.886	20	1.63
22	Parma	478	300.177	27	1.59
23	Verona	671	428.630	23	1.56
24	Ferrara	436	281.559	29	1.55
25	Roma	1972	1.276.061	6	1.54
26	Udine	904	614.440	12	1.47
27	Modena	460	324.221	28	1.41
28	Treviso	564	420.436	25	1.34
29	Belluno	254	197.199	39	1.27
30	Alessandria	993	830.435	11	1.19
31	Piacenza	288	249.168	34	1.15
32	Ancona	357	310.188	32	1.15
33	Siena	272	241.281	37	1.15
34	Cuneo	735	641.419	21	1.13
35	Grosseto	162	152.566	46	1.08
36	Pisa	344	329.414	33	1.04
37	Rovigo	214	223.855	43	0.95
38	Sondrio	117	126.632	55	0.90
39	Lucca	262	327.536	38	0.80
40	Perugia	534	689.806	26	0.80
41	Arezzo	205	279.306	44	0.75
42	Sassari	241	319.453	41	0.75
43	Massa Carrara	139	202.200	50	0.69
44	Aquila	273	406.604	36	0.67
45	Napoli	802	1.187.106	18	0.67
46	Ascoli Piceno	155	253.760	47	0.60
47	Macerata	136	263.774	52	0.57
48	Pesaro Urbino	123	261.157	54	0.47
49	Chieti	137	376.824	51	0.37
50	Foggia	153	442.985	48	0.34
51	Caserta	250	802.028	40	0.31
52	Teramo	101	320.376	57	0.31
53	Palermo	216	812.107	42	0.26
54	Campobasso	85	367.700	59	0.23
55	Bari	180	864.453	45	0.21
56	Cosenza	98	470.842	58	0.20
57	Messina	129	563.719	53	0.20
58	Salerno	114	569.440	56	0.20
59	Lecce	143	746.358	49	0.19
60	Reggio Calabria	84	441.826	60	0.19
61	Benevento	38	260.464	67	0.15
62	Potenza	71	490.705	62	0.14
63	Catanzaro	62	485.678	63	0.13
64	Catania	82	741.599	61	0.11
65	Girgenti	39	386.759	66	0.10
66	Trapani	42	390.301	64	0.10
67	Caltanissetta	22	333.421	69	0.06
68	Siracusa	24	449.424	68	0.05
69	Avellino	40	404.547	65	0.01

Il rapporto assoluto indica il numero d'ordine delle provincie in ordine decrescente in rispetto al numero dei soci senza proporzionalità agli abitanti.

B) *Riassunto per Regioni.*

REGIONI	Soci	Popolazione	Rapporto ‰ relativo	Rapporto assoluto
1. Lombardia	16.366	4.432.009	3.67	1
2. Liguria	3.610	1.123.798	3.21	5
3. Piemonte	8.906	3.377.564	2.64	2
4. Emilia	4.841	2.505.034	1.93	4
5. Sardegna	1.288	817.726	1.58	8
6. Lazio	1.972	1.276.061	1.54	7
7. Veneto	4.955	3.209.431	1.51	3
8. Toscana	3.368	2.631.556	1.28	6
9. Umbria	534	689.806	0.80	13
10. Marche	771	1.088.879	0.70	10
11. Abruzzi e Molise	597	1.471.504	0.40	11
12. Campania	1.244	3.223.585	0.38	9
13. Puglie	476	2.053.796	0.23	14
14. Calabria	244	1.398.336	0.17	15
15. Sicilia	554	3.687.327	0.15	12
16. Basilicata	71	490.705	0.14	16

Medie delle Spese fatte per ogni Socio dal 1901 al 1906.

SOCI	26042	31529	36901	42148	49409	53613
ANNI	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Pubblicazioni:						
Sezione Strade (Guide, carte, profili, ecc.)	2.83	2.15	1.592	1.41	1.052	**1.620**
Annuario	0.70	0.99	1.429	0.605	0.791	**0.494**
Rivista Mensile	0.98	1.55	1.989	1.83	1.863	**1.68**
	4.51	**4.69**	**5.01**	**3.845**	**3.706**	**3.794**
Servizi:						
Cartelli indicatori e cassette	0.07	0.07	0.151	0.13	0.103	**0.300**
Sezioni	0.52	0.53	0.691	0.23	0.227	**0.374**
Varie	—	0.04	0.064	0.12	0.078	**0.048**
	0.59	**0.64**	**0.906**	**0.48**	**0.408**	**0.452**
Propaganda:						
Esposizioni, Gite, Convegni, propaganda	—	—	—	0.737	1.324	**0.577**
	—	—	—	**0.737**	**1.324**	**0.577**
Amministrazione:						
Spese generali	1.62	2.03	1.888	1.79	1.959	**1.865**
Corrispondenza e spediz.	—	—	—	0.30	0.289	**0.249**
Deperimenti e svalutazioni	0.20	0.12	0.068	0.122	0.102	**0.214**
Nuova sede	—	—	—	0.32	—	—
	1.82	**2.15**	**1.956**	**2.532**	**2.350**	**2.328**
Svalutazione delle pubblicazioni.	—	—	—	—	—	**0.20**
	—	—	—	—	—	**0.20**
TOTALE	6.92	7.48	7.87	7.59	7.788	**7.351**

Percentuale delle Rinnovazioni e delle Perdite nei Soci dal 1895 al 1906.

Anno	Percentuale dei rinnovi	Perdita
1895	100.—	—
1896	90.70	9.30
1897	89.70	10.30
1898	87.80	12.20
1899	88.50	11.50
1900	89.60	10.40
1901	92.08	7.92
1902	91.60	8.40
1903	92.40	7.60
1904	90.30	9.70
1905	88.70	11.30
1906	89.64	10.36
	991.02	108.98
Media delle percentuali di rinnovo	90.09	—
Media delle perdite	—	9.90

Distribuzione di alcuni affiliamenti e servizi al 31 Dicembre 1906.

REGIONI	Benzina	Farmacisti	Garages	Meccanici	Cartelli indicatori	Cassette di riparazione
Abruzzi e Molise	11	4	2	12	36	5
Basilicata	—	—	—	1	—	—
Calabria	1	2	—	1	—	1
Campania	9	8	5	14	87	4
Emilia	43	32	18	32	287	9
Lazio	12	1	7	12	190	27
Liguria	31	20	16	23	223	14
Lombardia	103	49	34	92	592	28
Marche	17	7	5	12	49	12
Piemonte	75	46	25	67	465	27
Puglie	5	2	—	6	17	—
Sardegna	1	3	—	4	—	5
Sicilia	5	4	4	6	14	10
Toscana	43	24	14	44	321	28
Umbria	9	3	4	8	58	19
Veneto	50	40	8	54	596	21

Tabella proporzionale dei risparmi sulle entrate in confronto ai soci dal 1895 al 1906.

Anno	Numero soci	Quota passata a capitale	Trattenuta per ogni socio annuale	Capitale netto	Trattenuta per ogni socio progress.
			Lire		Lire
1895	2.127	284,68	0.13	284,68	0.13
1896	5.514	616,29	0.11	407,65	0.07
1897	11.507	10.000 —	0.86	11.023,94	0.95
1898	14.960	25.000 —	1.67	36.023,94	2.41
1899	16.750	24.532,55	1.46	60.556,49	3.61
1900	20.737	29.061,85	1.40	85.574,14	4.12
1901	26.042	31.781,88	1.22	113.507,55	4.35
1902	31.529	30.833,03	0.97	144.340,58	4.57
1903	36.910	23.309,54	0.63	167.650,12	4.53
1904	41.431	18.708,59	0.45	186.358,71	4.49
1905	48.472	8.615,11	0.17	194.973,82	4.01
1906	53.613	15.058,78	0.28	210.032,60	3.91

L'ASSEMBLEA GENERALE ORD

Salone Superiore dell Esp

Si apre la seduta alle ore 15,25.

Johnson. Invito l'assemblea, a termini dello Statuto sociale, a nominare un presidente.

E' designato per acclamazione il prof. comm. Celoria (*applausi*).

Celoria. Ringrazio vivamente dell'onore che mi si è voluto fare, e tanto più sento il dovere di ringraziare, in quanto riconosco che devo la mia designazione alla loro benevolenza.

Passando all'ordine del giorno, trovo qui, al N. 2, — *Approvazione del verbale dell'assemblea* 10 *giugno* 1906. Questo verbale è già stato pubblicato sulla *Rivista* del luglio 1906: ora io crederei che sarebbe opportuno di dare per letto questo verbale, atteso che tutti i soci ne hanno già preso conoscenza.

Se non ci sono osservazioni in contrario, io ritengo approvato il verbale.

Il verbale è approvato.

Presidente. Passando al N. 3 — *Relazione sull'andamento economico e morale del Touring*, do la parola all'egregio signor Segretario.

Il Segretario cav. Vigliardi Paravia dà lettura della relazione, che alla fine è accolta da vivissimi applausi.

Relazione morale e Rendiconto economico.

La relazione dell'opera del Consiglio e dei risultati amministrativi del 1906 ci è resa gradita e facile dalla favorevole situazione attuale del Sodalizio.

Al 31 dicembre 1906 il patrimonio sociale ammontava a lire 337.457,60 di cui però L. 127,425 sono i versamenti accantonati ed intangibili dei soci vitalizi, ammontando così il vero fondo disponibile totalmente costituito dalle economie, a L. 210 032,60.

Nell'anno 1906 il patrimonio aumentò di L. 47 883,78, di cui L. 32 825 versate dai nuovi 322 soci vitalizi, e lire 15 058,75 per eccedenza della rendita annua sulle spese.

Risulta così che in 12 anni di vita sociale si è capitalizzata quella piccola parte della rendita (in media l'8,30 per cento) che era strettamente necessaria, — servendo di garanzia della solidità dell'Amministrazione — a rendere possibile al Touring di assumere iniziative che altrimenti, per gli impegni di tempo e di finanza che portano, non sarebbero stati realizzabili; e non abbiamo che a citare qui la Carta d'Italia all'1:250 000 per dare prova che la poderosa opera del Touring ha pur dovuto attendere per l' inizio un consolidamento delle nostre fondamenta patrimoniali.

E' con grande compiacenza che possiamo qui consegnare un dato interessante:

In 12 anni il Touring ha riscosso per contribuzioni di soci L. 2 014 000 — ne ha spese 2 235 000 — astrazione fatta degli accantonamenti statutari pei soci vitalizi, il che vuol dire che il vostro Consiglio ha ricercato e trovato all'infuori della contribuzione sociale, altri concorsi che gli hanno permesso di erogare in favore dei soci, in più delle loro quote, ben L. 221 000 — e di costituire sempre con mezzi estranei alle quote sociali la riserva attuale di L. 210 000.

Diamo più oltre il prospetto di raffronto tra le contri buzioni dei soci e le erogazioni di fondi dal 1894 al 1906.

Il risparmio venne fatto in diversa misura secondo l epoche. Il massimo di prudenza e di cautela fu nel 1898 nel quale anno furono economizzate L. 1,67 per socio; tal criterio fu seguito in misura poco dissimile negli esercizi 1899, 1900 e 1901. Col 1902, fattasi sempre più viva la fede nei destini dell'Associazione, ed accresciuta la persuasione del suo ulteriore divenire, si spese ancor più nei servizi e l'avanzo di rendita si ridusse a L. 0,97 per socio, scendendo quindi a 0,63 nel 1903, a 0,45 nel 1904, a 0,17 nel 1905, a 0,28 nel 1906.

ATTIVITA'. — La situazione patrimoniale è delle più stabili: il Touring ebbe sempre cura di presentare una situazione reale, corrispondente quasi ad una liquida.

Possediamo titoli garantiti dallo Stato per L. 293 919. Lo Statuto ci vieta un diverso impiego: la questione diventa interessante oggi che la forma vitalizia di associazione va incontrando sempre maggiore favore, mentre non ci nascondiamo che il reddito annuo ricavato dalla quota vitalizia, è sensibilmente inferiore alla quota dei soci annuali. Stiamo ora facendo accurati studi, in funzione della vita media dei vitalizi, per stabilire entro limiti sicuri il reddito della loro associazione, in rapporto alle modificate condizioni di frutto consentite dall'odierno impiego del patrimonio sociale.

Il valore del mobiglio e quello delle pubblicazioni, minuterie, ecc., è stato ridotto con una larga e prudente svalutazione.

DEL TOURING CLUB ITALIANO

nente ✠ 17 Marzo 1907 ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Il credito che appare in bilancio verso i sottoscrittori di cartelli indicatori venne incassato in buona parte in questi primi due mesi di esercizio, e continuerà a realizzarsi man mano si soddisferanno gli impegni di collocamento assunti per le donazioni.

RENDICONTO ECONOMICO. — La situazione patrimoniale, che presenta il carattere di solidità corrispondente alla posizione morale che il Touring si è saputo creare, ha riscontro nel rendiconto economico, il quale è quello che ogni anno dimostra meglio che le parole, il programma svolto e l'opera amministrativa del Consiglio.

CONTRIBUTO DEI SOCI. — La base materiale della Associazione è costituita dalla quota dei soci. Noi avevamo alla fine del 1905 48 100 soci; di questi 43 451 rinnovarono l'associazione con una perdita del 10,36% per soci dimissionari, morti o morosi. Ciò corrisponde ad un buon risultato. Infatti nel dodicennio le percentuali di rinnovo non furono di frequente così alte come quest'anno: furono bensì nel fortunato 1903 del 92,40 ma erano state per esempio dell'87,80 nel 1898, di 88,50 nel 99, di 88,70 nel 1905, contro 89,64 dell'anno 1906.

E' sempre in maggior incremento la forma di associazione vitalizia e quinquennale, favorita specialmente dalla recente disposizione di dare in dono i primi quattro fogli della Carta d'Italia ai nuovi vitalizi e quinquennali del 1907.

I nuovi soci del 1906 furono 9225, di cui 322 vitalizi.

Abbiamo associato tre bambini al disotto dei tre anni, 26 dai 6 ai 10 e 600 giovinetti fino ai 15 anni testimonianza questa di grandissimo affetto al Touring di padri che hanno accomunato con forma fra le più simpatiche il consentimento ai nostri ideali e i più eletti sentimenti domestici, bellissimo auspicio per l'avvenire.

Abbiamo poi fatto 1450 soci sino ai 21 anni, 3824 dai 22 ai 33, 2439 intorno ai 40-50 e quasi un migliaio al di là dei 50.

Constatiamo dunque uno speciale incremento di soci nel pieno vigore della vita, che formano il nerbo più saldo di ogni iniziativa e che assodando nella virilità i propositi dell'età giovanile, assicurano al Sodalizio la continuazione di un appoggio saldo e duraturo.

PASSIVITA'. — Le cifre ragguardevoli impegnate per il residuo della Carta del Trentino e per i primi quattro fogli della Carta d'Italia al 250 000 rappresentano l'importo di queste pubblicazioni, non ancora spedite al 31 dicembre 1906, ed ora completamente inviate ai soci.

Il residuo — Stampa degli Atti del Congresso di Automobilismo — rappresenta un impegno di bilancio per sole 2000 lire circa, mentre il resto costituisce una partita di giro, cui fanno fronte altrettanti introiti. E' noto infatti che il Congresso si è tenuto col concorso a pari spese dei tre enti, Touring, Automobile Club di Milano ed Automobile Club di Francia. Solo che il Touring, avendo assunto la gestione diretta del Congresso, mentre si è fatto centro del complesso degli introiti, si trova a dover rispondere del complesso degli impegni, — la differenza fra le due annotazioni costituendo appunto il concorso di L. 2000 del Touring.

Dobbiamo notare nelle partite di giro una effettiva diminuzione del valore della rendita in L. 6936,60 che costituisce il tributo del Touring alla grande operazione nazionale della conversione: nullameno la previdenza usata nella compilazione dei bilanci precedenti, di istituire la riserva per le fluttuazioni, ha fatto sì che di questo sensibile aggravio il consuntivo 1906 non abbia risentito conseguenza economica.

SPESE. — Nelle spese mantiene un posto giustificato dal favore che gode presso i soci, l'erogazione per pubblicazioni e lavori della Sezione Strade: Carte, Profili, Monografie, premi per le monografie stradali e per il Manuale pratico dello stradino e accantonamento per la stampa di questi ultimi lavori. L'insieme di questo gruppo di spese ammonta però soltanto a L. 1,68 per socio, ed è sempre cagione di meraviglia il risultato imponente di pubblicazioni che si ottiene con così piccolo importo unitario.

L'*Annuario* 1906 costò sole L. 0,50 per socio, in confronto di L. 0,79 nel 1905, e ciò è sopratutto dovuto non ad una diminuzione di materia, ma a qualche ritocco nel modo grafico di redazione ed a vantaggiosi contratti coi fornitori. La *Rivista Mensile* che pure migliorò la redazione e fu non meno ricca di incisioni dell'anno precedente e pubblicò un numero di lusso illustrativo dell'Esposizione Internazionale di Milano, costò soltanto L. 90 242,54, invece di L. 92 021,45 nel 1905, realizzando così una minore spesa anche unitaria di ben L. 0,18, cioè complessivamente L. 1778,91.

Nelle spese per le Sezioni, merita osservazione quella per l'*Annuario dell'Automobilismo*, la quale è solo apparente, trovando pieno compenso negli introiti per incassi ad essi relativi.

In questo modo il Touring mantiene con aggravio nullo o mitissimo una importante pubblicazione cui continua a crescere il favore degli automobilisti.

LA SVALUTAZIONE DEL MOBIGLIO, DELLE PLACCHE, DELLE PUBBLICAZIONI e le altre in genere sono state effettuate coi criteri già negli anni precedenti usati, criteri che malgrado la loro severità, si mostrarono però empre giustificati dalla rapida evoluzione del Touring, che esige frequenti modifiche ed adattamenti.

LA PROPAGANDA malgrado l'aggravio recato al Touring dall'Esposizione di Milano 1906, dalla preparazione dei due Congressi, ecc., ha portato nel 1906 una quota individuale per socio inferiore a quella del 1905 e del 1904, anche per effetto di alcune fortunate combinazioni che diminuirono il dispendio della partecipazione alle Esposizioni di Parigi e di Torino.

PER I CARTELLI INDICATORI abbiamo erogato in aggiunta al fondo di L. 5000 stanziato dal Touring, il frutto della sottoscrizione delle Provincie, di Municipi, di Enti e di soci che apprezzano e sussidiano la nostra opera stradale, ed ai quali mandiamo qui un sentito ringraziamento. Con l'aggiunta di tale fondo di L. 10 246 si poterono nell'anno collocare 863 Cartelli indicatori che hanno portato così a 2976 il numero totale di cartelli distribuiti con una spesa complessiva di L. 44 123.

Risultano ancora sprovviste di Cartelli indicatori la Calabria, la Basilicata e la Sardegna; anche ad esse ha ora rivolto il pensiero la Direzione, nella speranza di esservi poi aiutata anche dalle Amministrazioni locali, provvedendo a porre anche in quelle regioni aspre di suolo e generose di popolo i segnacoli di richiamo e le insegne che ovunque si espande l'opera del Touring ad additare le bellezze della tria.

RIASSUNTO ECONOMICO. — Se l'azione del Touring può trasparire dalle cifre di bilancio ed il confronto cronologico di questi può da un'idea dell'incremento continuo dell'Associazione, vi è p ò un campo della sua attività, in cui non si possono tradurre le risultanze in numeri, ma che tuttavia ha richiesto una somma considerevole di energie e di lavoro. Energie e lavoro che dal Consiglio alle Commissioni, dalla Direzione ai Consoli ed ai soci benemeriti, si sono tradotti nella propaganda intensificata del Sodalizio e nella considerazione accresciuta del Touring presso gli Enti, presso le Autorità, presso il pubblico. Tra le persone che sopra le altre hanno dato contributo cospicuo a tali risultati sentiamo il dovere di rammentare l'ing. Alberto Riva. Egli ha retto per dodici anni con elevata coscienza pari solamente alla devozione da lui professata per il Sodalizio, la carica di Vice-Direttore generale, e si è trovato quest'anno costretto dagli accresciuti impegni personali a rinunciare ad una così viva partecipazione ai lavori del Touring, pur rimanendo nel seno del Consiglio; ed è conforto alla Direzione che sia conservato al Touring l'altissimo valore del suo senno illuminato e la serenità e la rettitudine del suo voto.

Un ringraziamento speciale poi sente il Consiglio di ripetere qui alle Commissioni Miglioramento Alberghi, Miglioramento Strade, Cartelli Indicatori, Annuario Generale, Concorso Monografie Stradali, Concorso Manuale dello Stradino, Giuria Camere d'Albergo, Esperimenti di trazione per la larghezza dei cerchioni delle ruote, le quali con attività ed abnegazione cooperarono nel modo più valido e più disinteressato all'esplicazione dei loro particolari mandati.

CORPO CONSOLARE. — L'inchiesta iniziata lo scorso anno in oltre mille sedi di Mandamenti per trovarvi elementi idonei a coprire la carica Consolare, venne proseguita con esito soddisfacente, poichè oltre 600 di essi vennero dotati nel corrente anno di rappresentanti del Sodalizio, ed è all'opera loro che il Touring è oggi debitore di una proficua propaganda in molte regioni, specie dell'Italia Meridionale, quasi totalmente nuove all'idea turistica.

Di pari passo, e con successo lusinghiero, venne condotta l'opera per la nomina dei Consoli presso i reggimenti dell'esercito — mercè la quale il Touring può contare sin d'ora sulla entusiastica cooperazione di oltre 100 ufficiali nominati uno per reggimento in tutte le armi, e che già gli portarono, quale primo volonteroso contributo di attività — oltre 500 soci.

Per l'Armata, come per le Università, è pure a buon punto analoga pratica, il cui effetto sarà di porre il Touring in più diretto contatto con quella parte di gioventù, che può trovare negli ideali e nelle opere nostre, fonti e mezzi all'utile conoscenza del paese.

Non è qui il momento di fare menzione delle pur numerose benemerenze individuali: il complesso del Corpo consolare si è mostrato sempre convinto dell'importanza della missione e della delicatezza del mandato, sviluppando intensamente la sua azione tanto nelle grandi città che nei piccoli centri. La Direzione dal canto suo ha dato sovente il suo appoggio morale e materiale alle manifestazioni di Gite, Convegni, Conferenze, ecc., organizzate dai Consolati.

Così ebbero l'appoggio del Consiglio le iniziative Consolari di Pisa, di Agnone, di Pontedera, d'Introbio, di Rovigo, di Viareggio, di Piombino, di Vicenza, ecc.

ALLEANZE. — I rapporti coll'estero, intensificati dall'avvenimento dell'Esposizione, seguirono sempre informati alla maggiore cordialità.

Notevoli le nuove alleanze col T. C. Finlandese, l'A. C. Ungherese e l'A. C. d'America, ed una recentissima intesa colla Welkome Society di Tokio, il che permette oramai ai nostri soci l'appoggio e l'assistenza di alleati cospicui.

ASSISTENZA LEGALE. — La nostra Sezione si è fatta eco e promotrice di molte delle sentenze più importanti della magistratura in merito ai nuovi modi di turismo, proseguendo attivamente la sua campagna, già fonte di notevoli risultati, onde ottenere una p esatta osservanza delle norme che regolano la circolazi e stradale, da parte di tutti i veicoli.

Così pure il Touring ha interposto assai sovente la sua influenza onde far cessare l'inconveniente mai abbastanza lamentato, invalso presso certi Comuni, di elevare le cosidette contravvenzioni al volo contro gli automobili; si adoperò a temperare con appositi ricorsi le disposizioni restrittive emanate dal Governo per la circolazione dei veicoli semoventi; fece sì che il regolamento relativo alla tassa dei velocipedi e degli automobili, in istudio di preparazione, fosse spoglio di quel carattere vessatorio di cui pareva lo si volesse rivestito, ricordando come i principî fondamentali della scienza delle finanze abbiano dimostrato che l'eccessivo inasprimento delle tasse non ha mai avuto per risultato l'aumento delle entrate. Proseguì attivamente l'azione vivissima che dura tuttora per ottenere la riduzione della tassa sui velocipedi, combattè quella maggiore proposta per gli automobili e fu parte preponderante e risolutiva dell'agitazione per ottenere la riduzione del dazio sul petrolio, in ciò coadiuvato da altri interessi concomitanti.

I soci poi attinsero dalla Sezione Legale tutte quelle informazioni e suggerimenti che potevano loro necessitare nel movimento turistico ed i nostri consulenti legali nella trattazione di questioni importanti fecero sovente capo alla Sezione.

DOGANE. — Moltissimi sono entrati a far parte del Sodalizio, specialmente per usufruire delle facilitazioni che il Touring ha ottenuto per il passaggio dei veicoli da uno stato all'altro.

La pratica ha però dimostrato che questo servizio porta qualche aggravio all'Associazione; ma per altro, di fronte all'utilità che la massa sociale risente del servizio stesso, conviene entro certi limiti sobbarcarvisi, quasi si trattasse di una spesa di propaganda, in quanto che nessun'altra trova, tra queste, maggiore fortuna.

Con doverosa minore correntezza si dovette, dopo lo esperimento di due anni or sono, provvedere per il passaggio doganale degli automobili; attualmente la soluzione assai soddisfacente per gli automobilisti e di sufficiente garanzia per il Touring, consiste nel rilascio dei trittici contro deposito cauzionale.

La dimostrazione che per gli automobili non era possibile, come per le biciclette, fare a meno del deposito cauzionale istituito quest'anno, risulta chiara dai seguenti dati:

Nel 1905 erano stati emessi complessivamente 465 trittici. Su di questi il Touring ebbe nel 1906 la inattesa richiesta del pagamento, quale garante, di ben 80 dazi per un importo complessivo di 40 000 lire, da parte dell'Autorità doganale, che riteneva tale importo per formalità irregolarmente compiute, a suo giudizio, dagli automobilisti.

Di questi dazi però 28 furono bensì pagati dal Touring, ma gli vennero rimborsati dai titolari dei trittici; per altri 44 fu dalla Sezione Legale dimostrata l'insussistenza di ogni irregolarità, e quindi furono annullati dal Ministero delle Finanze, e di 8 ancora rimangono tuttora pendenti le pratiche: per essi però si hanno cautati i depositi.

I depositi cauzionali dei trittici nel 1906 sono assai aumentati, e furono per un complesso di L. 143 000.

TRASPORTI. — Il Touring ha proseguito le sue convenzioni colle Amministrazioni ferroviarie e lacuali in pro' dei soci, specialmente ciclisti, con un onere al bilancio, per parziale compenso di furti e smarrimenti di targhette ed accessori in ferrovia e per concesse facilitazioni sui laghi. L'onere fu di circa un migliaio di lire.

Il Touring venne interessato in una questione di dettaglio pure importantissima: il trasporto delle biciclette sulle ferrovie: per ciò si fecero degli studi e si inoltrarono delle proposte alla Direzione Generale delle Ferrovie, sulle esperienze fatte dai migliori organizzatori di trasporti della Svizzesa e della Francia, senza però avere neppure all'estero visto soluzione del tutto soddisfacente.

STRADE. — Il buon assetto stradale è sempre stato oggetto di propaganda per parte del Consiglio pel tramite della Commissione Miglioramento Strade.

Il Touring, col concorso di Provincie, Comuni ed altri Enti, ha iniziato esperimenti pratici su una delle più controverse questioni che interessano il problema della viabilità: quello della larghezza dei cerchioni delle ruote: i risultati saranno poi diffusi nel campo tecnico con speciale pubblicazione.

Si sta ora traendo profitto dalle memorie presentate ai concorsi per compilare un Manuale Pratico dello Stradino, da diffondersi a tutti questi modesti lavoratori delle strade, ed una monografia critica delle condizioni attuali della viabilità in Italia, opera che si spera riesca lavoro importante ed originale per il cordiale concorso di informazioni e di dati ottenuti anche da quelle amministrazioni e da quegli uffici che non erano rappresentati al concorso.

Così sono sotto esame proposte tendenti a portare un appoggio morale e materiale a nuovi sistemi di manutenzione stradale, come ad esempio, quello del cantoniere appaltatore, e la costituzione di una Lega contro la polvere, Lega che forse potrà avere ragione di formarsi pei risultati che si spera di ottenere dalle applicazioni che si faranno sul prossimo Circuito di Brescia.

Un esempio del favore col quale il Governo considera l'opera del Touring nel campo stradale fu l'istituzione, su richiesta del T. C. I., di una Commissione Strade presso il Ministero dei Lavori Pubblici, alla quale il Ministro ha invitato a far parte un rappresentante del nostro Sodalizio ed ha commesso l'incarico di studiare e possibilmente di applicare i desiderati del Touring nella rinnovazione dei contratti di appalto delle strade nazionali.

PASSAGGI A LIVELLO. — E' del massimo interesse ed urgente che si provveda ad eliminare gli inconvenienti dei numerosi passaggi a livello ferroviari, ed il Touring, coll'appoggio dei principali Enti automobilistici, intenderebbe promuovere un movimento diretto alla parziale sostituzione dei passaggi a livello con sopra e sotto passaggi.

Intanto, preoccupati dai continui infortuni accaduti a causa dei passaggi a livello chiusi, si stanno ora conducendo a termine degli esperimenti sulla segnalazione ed illuminazione dei passaggi a livello stessi, coll'appoggio della Direzione Generale delle Ferrovie.

Ci siamo pure interessati nell'intento di ridurre la prolungata chiusura colle sbarre, facendo azione presso le Ferrovie perchè siano adottati, come da certe compagnie dell'estero, apparecchi fonici segnalatori dell'avvicinarsi di treni, in modo che le barriere rimangano chiuse solamente il tempo strettamente necessario.

ALBERGHI. — Dei vari concorsi tenuti all'Esposizione di Milano, uno di quelli che più ha richiamato l'attenzione del pubblico è stato quello delle Camere d'Albergo da noi organizzato, col cordiale giudizio di altre Associazioni turistiche e professionali interessate, le quali vollero assegnare dei premi e concorrere alla formazione di una competente giuria. E' doveroso qui tributare un elogio vivissimo e riconoscente al benemerito Comitato dell'Esposizione Internazionale, che penetrato dell'importanza del concorso, gli assegnò una galleria di 2000 metri quadrati e L. 10 000 di premi.

Tale concorso frutterà anche una speciale monografia che il Touring sta approntando e che servirà di norma ai più volonterosi ed illuminati proprietari dei piccoli e medî alberghi, i quali troveranno il loro tornaconto di basare il loro successo sulla pulizia e la semplicità dell'addobbo e la modernità del *comfort* in tutti i servizi, sopratutto negli impianti igienici che molte volte lasciano tra noi a desiderare.

PUBBLICAZIONI. — Il posto d'onore spetta alla Carta d'Italia. La vasta notorietà creata spontaneamente dal valore dell'opera all'opera stessa, ci dispensa da nuove esplicazioni intorno a questo avvenimento che solo la vostra forza d'unione ha permesso alla prudenza amministrativa di avviare.

Una prova altissima del pregio in cui è tenuta l'opera nostra, il Touring ebbe nella udienza accordata dal Re alla Direzione per la presentazione dei primi quattro fogli, udienza seguita da una preziosa visita allo Stabilimento De Agostini e C., presso il quale si esсguisce la Carta, e dove il Re volle conoscere intimamente l'organizzazione e le fasi del nostro lavoro: interessamento sovrano che trova riscontro in quello scientifico del Comitato del Congresso Nazionale Geografico di Venezia, il quale ha sollecitato la presentazione di una Memoria sopra la Carta d'Italia del Touring " l'avvenimento cartografico più importante dell'anno,,; trova riscontro anche nell'invito a tenere conferenze, nella lode della Società geografica, della Dante Alighieri, della Lega Nazionale, e nell'apprezzamento entusiastico dei soci per l'opera che un recente voto del Consiglio, interprete del sentimento dei soci, ha esteso oltre barriere convenzionali a tutta la terra d'Italia dove son vigorosi se pur contrastati l'idioma di Dante e la coscienza nazionale

Ora sono appena distribuiti i primi quattro fogli della Carta, che già si lavora a produrre la seconda serie, e già la redazione è iniziata della terza serie di fogli. L'opera prosegue così complessa ed ininterrotta come nelle elette forme della vita naturale: maturano i frutti mentre sbocciano i fiori e si spargono i semi.

La pubblicazione incontrò qualche ritardo nei principî per la redazione: poi per la stampa. Ora si stanno ampliando gli impianti per poter anche in rapporto alla velocità di produzione, soddisfare i nostri preventivi.

Quì torna di mandare un ringraziamento sincero a quanti concorsero a rendere possibile la Carta come fu da noi concepita: vogliamo dire alle Amministrazioni, Enti e soci che a centinaia richiesti da noi, fornirono notizie per aggiornamenti e correzioni.

Insieme ai quattro fogli della Carta, il Consiglio ricorda che nel 1906 venne dato ai soci un foglio della Carta dei Confini d'Italia, l'ultimo della serie; gli Itinerari del Pordoi e della Fugazza, l'*Annuario Generale*, oltre alla *Rivista*, per la quale il Consiglio sta studiando un complesso programma di radicale trasformazione che la faccia assurgere come nostra esplicazione intellettuale al cospicuo posto che le conferisce tra le riviste del genere la sua ingente tiratura.

***

Sull'opera esplicata dal Consiglio, attendiamo ora il voto dell'assemblea.

Ma se la coscienza dell'impegno assunto di fronte alla fiducia dei soci ci astringeva ad una doverosa solerzia, certo ci ha sorretti altresì una fede altissima nei destini del Touring, ed il collaborare più direttamente alla sua fortuna ed al suo vigoroso progresso fu da noi considerato non gravezza, ma lieta ventura ed immeritato onore.

***

Presidente. Prima di passare alla discussione della relazione, riterrei che sarebbe opportuno passare al N. 4 — *Approvazione della relazione dei sindaci e del bilancio consuntivo* 1906. E' nelle abitudini sane del Touring di dare per letto all'assemblea, sia il bilancio che la relazione dei sindaci, relazione e bilancio che d'altronde sono già stati pubblicati sulla *Rivista* di marzo di quest'anno.

Se nessuno ha osservazioni da fare, si ritengono approvati il bilancio e la relazione dei sindaci.

Il bilancio e la relazione dei sindaci sono approvati.

Presidente. Ora credo che siano a conoscenza tutti gli elementi di discussione: per questo apro la discussione sulla *Relazione morale e rendiconto economico del Touring.*

Prof. Mori. Il plauso cordiale ed unanime che ha salutato la relazione dell'egregio signor Segretario, sta a dimostrare abbastanza bene come per parte dell'assemblea sia apprezzato il lavoro intenso e vario compiuto dal nostro Consiglio direttivo durante l'anno.

Io quindi non mi dilungo in lodi particolari: soltanto desidero rilevare una cosa, come socio del Touring e come italiano ed anche un po' come specialista, occupandomi con amore di studi geografici.

Voglio rilevare cioè l'importanza grandissima che riveste la pubblicazione della Carta d'Italia.

Questa importanza, che forse, nel suo intimo valore, potrà sfuggire ad una parte dei soci, non può mancare di essere rilevata per parte di chi ha familiarità con gli studi geografici, e sa quale somma di lavoro importa la pubblicazione di una Carta, specie se è a grande scala, come quella del Touring Club Italiano: specie, se questa Carta è edita per cura di un Istituto privato: poichè il Touring può ben sostenere che unico precursore in tali opere grandiose, è stato l'unico Ente che ha facoltà e modo di intraprendere opere di interesse e di utilità pubblica: voglio dire lo Stato, per mezzo dell'Istituto Geografico Militare.

I Congressi Geografici che si sono successi da tempo a questa parte, hanno volta per volta espresso il voto che fosse pubblicata in Italia una Carta a scala media, al 250 000, poichè fino ad oggi, il 100 000 dell' Istituto Geografico Militare non si presta alle necessità del turismo, mentre d'altra parte l'unica Carta a scala minore, il 500 000 dello stesso Istituto Geografico Militare, si presenta troppo succinta e concisa.

Per questo io ho risposto ad un bisogno vivo e sentito portando qui, in assemblea, una parola di lode per la Carta del Touring, come pure in ogni altra occasione non ho mai trascurato e non trascuro mai di porre in evidenza l'importanza grande ed il significato altissimo che la pubblicazione del Touring viene a rivestire.

Così ora rivolgo un invito a tutti i soci qui presenti perchè ciascuno si sforzi, per quanto gli è possibile, di fare maggiormente conoscere la Carta, specialmente a mezzo dei giornali locali, mettendo in evidenza le qualità della nuova Carta e l'interesse che essa può offrire.

E sempre a proposito della Carta, un'altra cosa desidero richiamare alla attenzione dei soci: ed è il fatto che la nostra Carta è l'unica che abbia la notizia e l'indicazione precisa ed aggiornata dei boschi: solamente le Carte dell'Istituto Geografico Militare al 25 000 ed al 50 000 contengono, a proposito dei terreni boscati, delle notizie, ma molto vaghe ed incerte. Invece la nostra Carta, pure essendo a scala considerevolmente più piccola, è riuscita a dare delle indicazioni precise ed esattissime in argomento: lavoro questo difficilissimo da condursi, perchè per molte regioni, neppure i Dipartimenti Forestali furono in grado di fornire i dati, ed il Touring dovette provvedere di sua iniziativa a procurarsi tali importantissimi elementi: e così io credo che in avvenire succederà questo caso strano: che saranno gli Uffici Forestali che dovranno ricorrere alla Carta del Touring, per completare le loro indicazioni in merito ai boschi! (*ilarità*).

Passando ad altro argomento, nella relazione dell'egregio Segretario ho notato una cosa: che vi manca qualsiasi accenno alle monografie turistiche.

Per me, le monografie turistiche sono tra le più belle pubblicazioni che il Touring abbia fatto: anzi, agli itinerarî illustrati, agli annuari, preferisco sempre quelle monografie turistiche che, anche a detta di molti, sono un vero gioiello, per la vasta materia che contengono e per le mille notizie e le preziose indicazioni che forniscono al turista. Io desidererei sapere qualche cosa in merito a queste pubblicazioni, poichè mi spiacerebbe vivamente se il Consiglio avesse stabilito di cessarne la pubblicazione.

Johnson. Il signore che in questo momento ha parlato, mi permetta di aggiungere una parola, a nome di tutto il Consiglio.

Nella relazione è stato detto che non si volevano fare degli elogi individuali: e questo si capisce, dal momento che è stata la Direzione che ha dovuto fare la relazione. Ma quando si è fatta menzione della Carta d'Italia: quando noi pensiamo che questo lavoro deve la ragione principale della sua riuscita al collega Luigi Vittorio Bertarelli.... (*applausi vivissimi e prolungati*)..., io lascerò pure che il Bertarelli in seguito mi rimproveri, ma non posso esimermi dal dire qui una parola in merito all'opera sua in pro' della Carta.

La Carta si fa effettivamente a Roma all'Istituto Geografico De Agostini. Il prof. De Agostini è certamente di una indiscutibile capacità a dirigere il lavoro: ma ben dovete sapere che quel lavoro ha una direzione superiore, e noi vediamo il Bertarelli settimanalmente, al sabato sera, partire per Roma, per arrivarvi nella domenica mattina, rimanendovi il tempo compatibile coi suoi affari, per ritornare e dare al Consiglio minuta relazione del come procedono i lavori. E' in questo modo che Luigi Vittorio Bertarelli si dedica al lavoro della Carta, ed è per questo che io ho sentito il dovere di porgere un ringraziamento a quell'uomo che del Touring da tempo avrebbe dovuto essere il Direttore Generale, ma che pure fa sentire ugualmente così viva e così meritevole la sua collaborazione ed il suo aiuto. In questo modo, sempre in seno al Consiglio, uno aiuta l'altro e tutti aiutano l'Associazione (*applausi*).

Bertarelli. Per quanto io mi trovi in questo istante in una situazione d'animo poco adatta per rispondere alle parole dette testè dal nostro Direttore Generale, del mio amatissimo amico Johnson, non posso esimermi dall'aggiungere qualche parola a quelle che egli ha pronunciato.

Egli ha terminato dicendo che nel Consiglio uno aiuta l'altro e tutti aiutano l'Associazione: è vero. Io ho prestato un servizio per la Carta qualche volta pesante, qualche volta gravoso: ma l'ho fatto perchè sentivo dietro le mie spalle l'appoggio di tutti i colleghi, che rispondevano ai sentimenti di tutta l'Associazione.

E' vero: io ho prestato qualche volta un servizio faticoso: ma devo pur dire che in esso mi ha sorretto l'appoggio incondizionato non solo dei soci, ma anche di quegli Uffici che hanno fama di essere i più duri a muoversi: di quegli Uffici che hanno fama di essere pachidermi per costituzione e per abitudine: alla Carta d'Italia tutti hanno contribuito: a partire dall'alto, dai Ministri, per scendere fino all'ultimo impiegato degli Uffici Forestali, degli Uffici Tecnici, del Genio Civile.

Ora voi comprenderete come sia molto più facilitato e come sia reso meno gravoso il compito di chi si sente sorretto dall'universale consenso della Nazione.

Io porgo qui un vivo ringraziamento al signor Mori, che per il suo carattere di specialista è particolarmente adatto a dare un giudizio sul lavoro: solo aggiungo che al lavoro della Carta d'Italia io mi ritengo oramai legato, come in origine, quando si è parlato delle prime guide regionali d'Italia: ma io non considero il vostro ringraziamento che come un acconto per quello che potrò fare in seguito (*applausi*).

Peroni. Unirsi alle lodi che furono fatte per la pubblicazione della Carta: unirsi agli elogi ed alle lodi fatte dal nostro Direttore Generale comm. Johnson, al comm. Bertarelli, sarebbe aggiungere cosa inutile.

Però siccome ho inteso ricordare dal signor Mori il fatto che la Carta porta delle indicazioni non possedute da altre Carte, come sarebbe ad esempio la notazione dei boschi, mi permetto qui di ricordare qualche altro dato che ho riscontrato mancare nella Carta, e che faccio voto sia introdotto nei fogli di là da venire come pure in una eventuale ristampa di quelli già distribuiti ai soci.

Esaminiamo per esempio una Carta dell'antico tempo: vediamo che in essa sono segnati soltanto i principali elementi topografici: le montagne, le acque, le città. A poco a poco, si è sentito il bisogno di introdurre nuovi dati, seguendo il sorgere delle nuove opere che l' uomo andava man mano creando: e si ebbero le indicazioni delle strade, dei canali, ecc., ecc. Ora mi pare che nella Carta sarebbe stato necessario di segnare anche l'indicazione delle derivazioni elettriche: una indicazione che non interessa direttamente il Touring. Ma anche i boschi mi sembra che non lo debbono molto interess[illegible]. Invece, supponendo che uno abbia in animo di impiantare una ferrovia, una industria in una località, è certo che gli interessa molto di sapere se nelle vicinanze vi è qualche derivazione elettrica.

Lo stesso dico delle derivazioni telefoniche.

Ed ora passo ad un altro argomento. Mi pare che il Touring abbia dato numerose prove di interessamento per la Dante Alighieri. La Dante Alighieri ha degli scopi nobilissimi, che si risolvono sempre in un risultato pratico, preciso. Non esito ad affermare che la Francia deve la sua posizione attuale politicamente parlando, alla enorme diffusione della sua lingua, che essa è riuscita a fare accettare come lingua diplomatica, come lingua ufficiale.

Ora a me pare che il Touring dovrebbe interessarsi attivamente alla diffusione ed alla difesa della nostra lingua, facendo azione parallela a quella della Dante Alighieri: azione che sarebbe certamente facilitata per il fatto dell'autorità che al Touring deriva dall'avere un numero così considerevole di soci.

Nel campo pratico, la mia proposta potrebbe facilmente avere una attuazione, stabilendo un patto di reciprocità tra i vari Touring Clubs coi quali il Touring è stretto in alleanza, perchè ciascuno riservi una parte della sua rivista a qualche pubblicazione riflettente il nostro paese, scritta nella lingua originale. Io penso che questo sarebbe un modo praticissimo di diffondere la lingua italiana all'estero.

D'altra parte il Touring dovrebbe iniziare una azione energica nel nostro stesso paese, per togliere l'abitudine ormai generalizzata, di applicare a tutto le parole e le espressioni straniere, anche quando ci sono in italiano le parole e le espressioni che rispondono benissimo all'idea.

Finalmente, non posso che rivolgere un elogio alla Direzione, per avere saputo approfittare della collaborazione di tutti i soci per la compilazione della Carta d'Italia: poichè riconosco che questa è una delle forme più simpatiche e più feconde di collaborazione, riuscendo ad eccitare l'interessamento e la cooperazione anche di quei soci i quali, non per mancanza di conoscenze, ma per una certa timidezza, non osano farsi avanti di loro propria volontà e di loro impulso (*applausi*).

Presidente. Se vi sono altre osservazioni da fare, invito i signori soci a muoverle ora, rispondendo poi cumulativamente il Consiglio a tutte.

Colombo. Unisco la mia preghiera a quella del professore Mori, perchè il Touring riinizi la pubblicazione delle monografie turistiche.

Pertoldi. Sul bilancio vedo esposta una somma per *Crediti in conto corrente e depositi cauzionali.* Domanderei alcune spiegazioni riguardo a queste voci.

Mildmay. Desidererei avere delle spiegazioni sopra varie spese inerenti alla *Rivista.* Non credo ingannarmi supponendo che per ragioni fiscali alcune fonti di lucro come pubblicazioni non risultino dal bilancio: mi sembra però che in generale la vera spesa si aggiri intorno a L. 140 000. Ora non mi pare che questa somma possa corrispondere al merito della *Rivista* medesima: io credo che con una somma simile, o si potrebbe avere una *Rivista* superiore alla attuale, oppure si potrebbero realizzare delle economie spendendo considerevolmente meno per la *Rivista* nella sua forma odierna.

Per questo, ed a guisa di raccomandazione, mi permetto di esprimere il voto che si studi una maggiore economia nella destinazione della somma per la *Rivista,* compatibilmente con la sua redazione.

Gambardella. Io propongo un plauso agli impiegati, perchè essi costituiscono un elemento principale nel buon andamento del Sodalizio: e per questo proporrei che annualmente fosse loro concessa una gratifica: in tutte le amministrazioni si ha l'uso del doppio stipendio a fine d'anno: gli impiegati del Touring mi consta che quest'anno non hanno niente: per questo passo questa mia raccomandazione al Consiglio.

Colombo. Domando se si sono fatte pratiche quest'anno per l'apposizione di cartelli all'entrata della Galleria, allo scopo di avvertire i ciclisti che essi non possono transitarvi colla macchina: mi sono accorto che numerosi casi succedono di ciclisti che venendo di fuori, e non conoscendo la prescrizione, incorrono in contravvenzione per essere appunto passati dalla Galleria colla macchina.

Presidente. Do la parola al comm. Bertarelli che risponderà alle interrogazioni precedenti

Bertarelli. Il signor prof. Mori ha ricordato la necessità di iniziare una attiva e proficua propaganda alla Carta. Perchè egli possa convincersi che i frutti che sin d'ora dà la nuova iniziativa del Touring sono abbastanza considerevoli, ricorderò che dal 1 al 15 marzo, il Touring ha fatto circa 1030 soci nuovi. Certo che occorre anche organizzare una propaganda di ordine più alto e di natura più complessa: propaganda che avrà inizio colla seconda puntata dei fogli, non avendo potuto essere cominciata sin da principio, date le difficoltà che la pubblicazione della prima serie ha necessariamente portato con sè: un altro motivo per cui la propaganda ha dovuto essere ritardata, è stata la difficoltà in cui ci siamo trovati di avere a nostra disposizione sin da principio dei fogli distesi della Carta, poichè, come era naturale, man mano che giungevano i quantitativi di fogli, essi venivano prima di ogni altro spediti ai soci. Tra i modi di propaganda che appunto ha in animo il Touring di fare, è quello degli omaggi a tutti i professori di geografia delle scuole secondarie, perchè ne facciano possibilmente delle recensioni sui giornali locali: così pure sono avviate le pratiche per la propaganda della Carta presso le Ferrovie, presso gli alberghi, ecc., ecc.

In quanto alle monografie turistiche di cui si è deplorata la cessata pubblicazione, è positivo che anch'io, come il prof. Mori, nutro una grande simpatia per questo genere di pubblicazioni, per la ragione evidente... che sono opera mia, ed è quindi sempre il mio un affetto.... paterno.

La pubblicazione delle monografie turistiche era stata intrapresa prima che il Touring avesse ad organizzare tutti i complessi servizi che ora fornisce ai suoi soci: questa è la ragione per la quale si sono sospese le monografie turistiche quando il Touring imprese ad organizzare gli affiliamenti, gli annuari, ecc., ecc., tutti servizi, insomma, di indole e di interesse generale. Ora poi abbiamo aperto una pagina nuova colla Carta d'Italia. Quindi, non è che manchi il desiderio di continuare la pubblicazione delle monografie turistiche: è che l'epoca è venuta per il Consiglio, in cui esso deve intendere le risorse del Sodalizio ad altre iniziative di ordine e di indole diversi: noi ci troviamo nella condizione di chi in un giardino pieno di fiori, uno più bello dell'altro, non può coglierne che alcuni, lasciando indietro gli altri.

Per queste ragioni, pure condividendo pienamente il desiderio del signor Mori, non posso oggi, come Consiglio, assumere un impegno per la pronta continuazione della pubblicazione di monografie turistiche: tale desiderio è nell'animo nostro, anzi, posso assicurare che qualche cosa di simile si studia di fare: cioè si cercherà di iniziare ancora la pubblicazione, facendola pagare a prezzi di favore a chi desidererà venirne in possesso.

Il signor Peroni ha espresso il desiderio che potessero aver posto nella Carta alcune indicazioni da lui suggerite. In linea generale posso dire questo: che nella Carta non si è posto che tutto ciò che aveva rispondenza sul terreno. Perciò non si è potuto entrare in dettagli che esulano dalla natura stessa della Carta. Questo senza discutere in merito all'effetto che nell'aspetto della carta avrebbe portato l'indicazione delle condutture elettriche e telefoniche: si avrebbe avuto un dedalo tale di linee che avrebbe tolto completamente la possibilità di ricavare tutte le altre notizie. In proposito posso ricordare al signor Peroni che l'estate decorso venne compilata una Carta speciale delle condutture elettriche ad alta tensione, per uso degli areonauti: tale Carta non può che convincere della verità del mio asserto.

Del resto, per quello che riguarda le diramazioni telefoniche, posso ricordare al signor Peroni che il nostro *Annuario Generale,* dà tutte le notizie e le indicazioni relative, che occupano uno spazio considerevole: questo per convincerlo come anche per le diramazioni telefoniche sarebbe impossibile di dare una indicazione completa sulla Carta.

Invece, io non posso che aderire, in via di massima, al desiderio espresso dal signor Peroni, per la diffusione della lingua italiana all'estero, e per la difesa della lingua nostra in Italia: del resto il fatto solo di avere a presidente di questa assemblea il presidente del Comitato di Milano della Dante Alighieri, può bastare a persuadere del grande conto che il Touring fa dell'opera della Società consorella e della simpatia con cui segue la sua opera.

Il signor Pertoldi ha chiesto spiegazioni intorno alla cifra di L. 92 465, che è esposta come *Crediti vari e conti correnti.*

Ora, 80 000 lire sono denari depositati in conto corrente presso Banche: questo per dare modo ai nostri uffici di poter funzionare colla necessaria agilità, nella eventualità di grossi pagamenti per contratti, e per gli acquisti di rendita per accantonamenti durante l'anno (soci vitalizi, risparmi ecc., ecc.).

Questo per le 80 000 lire.

Per le rimanenti 12 000 lire, esse rappresentano il deposito di un anno del canone di affitto della sede sociale, ed inoltre alcuni piccoli depositi per gas, luce elettrica, ecc.

Il signor avv. Mildmay ha fatto una osservazione molto importante in riguardo alla *Rivista Mensile.* Ora, sul modo di esporre in bilancio il costo della *Rivista Mensile,* si è già avuta una lunga discussione nell'assemblea di due anni sono: ed allora si è convenuto che alla *Rivista* fosse mantenuta questa forma di esposizione in bilancio.

I signori sindaci hanno costantemente esaminato la situazione nostra, e fatto delle verifiche continuative ed improvvise: ed essi hanno constatato la perfetta rispondenza di tutto quanto si riferisce alla gestione della *Rivista.*

Per quello che si riferisce invece alla sua osservazione, di ritenere un po' cara la nostra *Rivista,* non so se alludendo alla sua forma estrinseca od intrinseca, sono in grado di poter rassicurare pienamente l'egregio avvocato Mildmay: potrà giudicare la *Rivista* secondo gli apprezzamenti suoi — ed io spero che non la giudicherà troppo severamente. Ma in quanto al trovarla cara, posso assicurare che le spese di redazione sono limitatissime, perchè sono i soci stessi che concorrono a fornire in buona parte il materiale di cui si compone la *Rivista.* Altri poi, che non sono soci, vi concorrono pure con piacere, senza pretendere compenso, tranne che per certe collaborazioni speciali di indole tecnica.

Riguardo alla carta e riguardo alla stampa, la cosa è molto semplice, perchè l'occasione di avere delle ditte che fanno delle proposte in concorrenza si presenta con grandissima frequenza e facilità, ed il Touring non ha fatto che scegliere quelle che facevano le condizioni migliori: del resto che le ditte abbiano interesse a favorire il Touring sino al possibile, dimostra il fatto che per esse, il potersi chiamare fornitrici del Touring, serve di entratura presso le altre ditte e di maggiore facilità nel concludere altri affari.

E' vero: la *Rivista* potrebbe essere modificata: per esempio, potrebbe essere stampata in carta americana: ma chiunque comprende come, colla tiratura ingente che la *Rivista* nostra ha, una simile innovazione porterebbe con sè un aggravio enorme al bilancio. Del resto posso richiamare l'attenzione dell'avv. Mildmay sull'ultima parte della relazione, in cui appunto si dice che il Consiglio sta studiando una radicale trasformazione della *Rivista,* in rapporto alla sua importanza ed alla sua diffusione. E posso assicurare l'egregio

interrogante che il Consiglio farà tutti i suoi sforzi in tale senso.

Abbiamo ultima la domanda del signor Gambardella.

Anzitutto, mi permetto avvertirlo che in fine alla relazione vi è appunto un accenno agli uffici, in cui si esprime il compiacimento del Consiglio per l'opera compiuta dagli impiegati. Quanto poi alla questione delle gratificazioni annuali, il Consiglio in altro tempo si è già occupato della cosa, dando il suo voto contrario: ha preferito invece di stabilire la massima di comprendere tale gratifica nella misura di corrispondere gli stipendi: è questa una semplice questione di forma che non implica la sostanza.

Presidente. Nessun altro domandando la parola dichiaro chiusa la discussione ed invito l'assemblea ad approvare il Bilancio Consuntivo. Avverto che a termini dell'art. 34 dello Statuto, tale voto è solamente consultivo, poichè le deliberazioni vengono poi prese sul computo delle schede di votazione.

Il Bilancio è approvato all'unanimità.

Presidente. Annuncio che alla presidenza sono stati presentati tre ordini del giorno: il primo di essi, del socio Arturo Peroni, è così concepito:

" L'assemblea, animata dal sentimento patriottico che tende a far trionfare tutto ciò che favorisce la diffusione dell'italianità all'estero, confida che la Direzione del Touring vorrà assiduamente far ogni possa pel raggiungimento dello scopo ".

Il Consiglio dichiara di prendere in considerazione il voto Peroni. (*L'assemblea lo approva, per alzata di mano, alla unanimità*).

Segue poi il seguente, del signor Francesco Rovida:

" Si invita il Consiglio del Touring Club Italiano a studiare e proporre una facilitazione sulla quota da pagarsi da coloro che sono soci da almeno un decennio e che desiderano divenire soci vitalizi ".

Il Consiglio accetta il voto, come raccomandazione, e di esso si occuperà in seguito.

Finalmente abbiamo il voto del signor Pertoldi, il quale dice:

" I Soci del Touring Club Italiano, oggi convocati in assemblea generale ordinaria, nel mentre porgono le migliori grazie alle esimie persone che compongono la rappresentanza sociale per le onoranze tributate all'ottimo vice-direttore generale cavaliere ing. Alberto Riva, amano sia consacrata a verbale la testimonianza di affetto, stima e gratitudine che vollero fatta in forma ufficiale solenne, all'egregio dimissionario, per l'attiva e sapiente opera da lui prestata per oltre due lustri, a vantaggio sociale, e precisamente nei momenti i più ardui; fanno voti che egli abbia a portare per lunga serie d'anni il suo illuminato parere in seno al Consiglio direttivo ".

Prof. Mori. Avverte i soci che l'ing. Riva si trova nella sala, e lo addita.

Ing. Riva. Si leva a ringraziare (*applausi vivissimi e prolungati*).

Presidente nel dichiarare chiusa la seduta comunica che la votazione sul bilancio e sulla nomina dei Consiglieri scadenti e dei Sindaci, verrà, come di consueto, effettuata a mezzo di schede, inviate a tutti i soci col mezzo della Rivista.

* * *

E' unita a questo numero della Rivista la scheda di votazione per il bilancio consuntivo 1906 e per la nomina delle cariche sociali.

La scheda deve venire staccata e rinviata alla Sede del Touring entro il 15 giugno 1907.

Lo scrutinio delle schede seguirà, per cura dei Sindaci del Touring, entro il 16 giugno; e dell'esito della votazione la Rivista darà relazione nel suo numero di luglio.

Temporanea esportazione e reintroduzione di velocipedi, motocicli ed automobili.

Per norma di quanti possono avervi interesse riproduciamo qui la seguente circolare inviata alle dogane dalla Direzione Generale delle Gabelle:

Cessata, con la istituzione della targhetta amovibile stabilita dalla legge del 10 dicembre 1905, n. 582, ogni garanzia per la sicura identificazione dei velocipedi usciti dallo Stato senza bolletta di temporanea esportazione, ed abolita per conseguenza la disposizione (n. 63 B. U. 1898) che dei velocipedi contrassegnati con la targhetta fissa permetteva in base a questa la reintroduzione in franchigia, oggidì è indispensabile che coloro, i quali intendono di reimportare i propri veicoli senza pagamento del dazio, si muniscano della bolletta suindicata.

Per altro, volendo questo Ministero, per quanto è possibile, diminuire ai ciclisti e per parità di trattamento agli automobilisti, che hanno frequenti occasioni di passare e ripassare la frontiera, lo svantaggio che loro deriverebbe dal compimento volta per volta della indicata formalità, dispone quanto segue:

1. — Alle bollette di temporanea esportazione emesse a' sensi dell'articolo 16 del regolamento 22 aprile 1906, n. 138 (n. 44 B. U. anno corrente) deve essere data la validità di un anno;

2. — Durante questo termine le dogane consentiranno la reimportazione e la riesportazione successive dello stesso velocipede, motociclo e automobile, in base alla medesima bolletta di temporanea esportazione, con semplice visto su questa di entrata e di uscita, assicurandosi sempre della identità del veicolo e della validità del documento.

Il Direttore Generale
BUSCA.

Trittico Francese.

Contrariamente a quanto già ebbimo ad esporre sulla *Rivista* dell'ottobre d. a. in merito al trittico francese, la Direzione delle dogane francesi campando la reciprocità di trattamento concessa dal nostro Ministero delle Finanze al trittico italiano, ha ristretto a tre mesi la validità di quel trittico emesso a favore dei nostri associati.

Di fronte a tale disposizione che veniva a ledere gli interessi della nostra associazione e degli automobilisti in ispecie, abbiamo subito fatto pratiche perchè fosse revocata la restrizione apposta al termine di validità del trittico in quistione, insistendo perchè questa fosse almeno estesa al termine massimo di 6 mesi.

Queste furono nè brevi nè facili, ed oggi, a cosa finita, siamo lieti di comunicare che col corrente aprile emetteremo il nuovo trittico francese che, *avrà la durata di 6 mesi dall'originaria data d'importazione dell'automobile* e che a differenza del vecchio presenta il pregio essenziale di essere valido per parecchie entrate successive, fermo però l'obbligo all'automobilista di far scaricare il trittico nei modi ordinari entro il termine di validità di sei mesi.

LA VELOCITA' DEGLI AUTOMOBILI.

La velocità degli automobili è argomento che ricorre assai spesso a proposito di contravvenzioni elevate da agenti mal pratici o interessati, oppure a proposito di responsabilità civile degli automobilisti, per infortuni, investimenti, ecc.

E' quindi sommamente importante il raccogliere i dati ed i risultati della giurisprudenza, sia nostra e sia straniera, che possono indicare approssimativamente i criteri coi quali deve esser valutata la velocità degli automobili, agli effetti della responsabilità penale o civile.

Veramente l'art. 67 del Regolamento di polizia stradale indica alcuni limiti massimi al di là dei quali la responsabilità dell'automobilista viene irremissibilmente dichiarata: ma in certi casi lo stesso art. 67 lascia possibilità di interpretazioni e di applicazioni a seconda dei casi, come, per esempio, là dove dispone che le suddette velocità debbonsi moderare convenientemente negli incroci delle vie, nelle curve più ristrette, nelle forti discese, in caso di ingombro o di ostacoli alla circolazione, ed ogni qual volta vi sia pericolo di accidenti a persone od animali, o di spavento per questi ultimi.

Il regolamento usa l'espressione *convenientemente*. Quale ne è l'interpretazione?

Eccoci dunque alla casistica, per la quale è di somma utilità la giurisprudenza pratica.

Notiamo quindi la recente decisione, 15 febbraio 1907, del Tribunale Circolare di Trento, colla quale, a conferma di una precedente sentenza del giudice distrettuale di Cavalese, venne assolto l'avv. Ehrenfreund di Venezia, al quale si rimproverava di aver condotto una vettura automobile a velocità eccessiva in val di Fiemme e di aver così spaventati due cavalli che fecero precipitare dalla strada il carro con tutto il carico.

Il Tribunale ritenne, col giudice di primo grado, che l'automobilista procedesse con una velocità da 12 a 14 chilometri all'ora e che questa data la pendenza, e dato lo svolto della strada, si dovesse ritenere moderata, così da escludere ogni colpa nell'imputato.

E' un giudicato assai importante, questo, e che vale anche per l'interpretazione del nostro citato articolo 67.

***

CONCORRENZA SLEALE E TOURING.

Veramente non si tratta di concorrenza sleale al nostro Touring, perchè non si sa chi potrebbe sostenerla, nè si tratta di concorrenza da parte del nostro Touring, perchè non sarebbe... capace di farla!

Si tratta della domanda di una Ditta nostra affiliata, che vorrebbe sapere se costituisca concorrenza sleale il fatto dell'avere un commerciante, per mezzo di pubblicità, indicato che una corsa è stata vinta con una macchina, mentre effettivamente è stata vinta con macchina diversa e di una diversa Ditta.

La risposta in senso affermativo è evidente.

Una definizione della concorrenza sleale non è possibile, perchè essa può assumere svariatissime forme: però generalmente si ritiene sleale, o illecita, la concorrenza fatta con metodi e con mezzi subdoli, a base di inganni, di confusioni, ecc., il che manifestamente accade nell'ipotesi che ci viene sottoposta.

Il costruttore della macchina vincitrice avrà pertanto azione di danni in confronto del suo concorrente.

***

VELOCIPEDI E CONTRASSEGNI.

Ci viene segnalata una recente sentenza del pretore di Arezzo, in data 14 febbraio 1907, che ha ripetuto la massima, accolta da altri giudici di primo grado, secondo la quale, sebbene il letterale disposto della legge sui velocipedi voglia che la targhetta sia applicata sullo sterzo o in altro punto visibile della macchina, pur tuttavia non si può ritenere che frodi la legge chi porti la targhetta in tasca invece che sulla macchina.

Abbiamo già dette le ragioni per le quali questa interpretazione della legge ci sembra più liberale e più giusta. Dobbiamo avvertire per altro che gli umori della Cassazione sono diversi, ed aggiungiamo l'augurio che il ripetersi di queste sentenze dei pretori possa far giungere anche più in alto la convinzione che la tesi nostra deve essere accolta.

***

CONTRASSEGNI di VELOCIPEDI, per MOTOCICLETTE e VICEVERSA.

Da Treviglio ci danno notizia di una contestazione veramente singolare ed importante.

Tizio ha due biciclette, una delle quali suole usare come motocicletta, con applicazione di apposito motore. Naturalmente Tizio si provvede del contrassegno ad uso motocicletta per la bicicletta destinata a questo scopo — e si provvede di contrassegno ad uso bicicletta per l'altra. Ora accade che un giorno Tizio si trova ad usare della bicicletta destinata a motocicletta, senza però che essa porti unito il motore e mentre porta il contrassegno per motocicletta. Gli agenti lo sorprendono. Contravvenzione — contravvenzione, perchè la bicicletta destinata a servire come motocicletta, in quel momento, essendo priva di motore, tornava ad essere una bicicletta pura e semplice e quindi doveva esser munita del contrassegno per bicicletta, non bastando l'altro (più costoso) per motocicletta.

Il pretore di Treviglio, nonostante una valorosa difesa, fu del parere degli agenti, disse che la legge 23 dicembre 1905 ha uno scopo fiscale, il quale deve essere raggiunto con ogni rigore, che l'art. 4 della legge stessa proibisce testualmente la circolazione dei veicoli senza il *prescritto* contrassegno e in definitiva mantenne la contravvenzione e pronunziò condanna.

Ora, la causa non avrà seguito giudiziale, ma non può esser lasciata passare senza che da parte nostra si esprima il vivo augurio che l'eventuale nuovo caso identico sia diversamente giudicato.

L'egregio pretore di Treviglio ha veduto la questione da un punto di vista, secondo noi, troppo rigoroso, per quanto partendo da questo punto di vista, sia giunto a conseguenze di una logica impeccabile.

Quando sia dimostrato in causa che la destinazione della bicicletta era di essere usata come motocicletta coll'aggiunta di apposito motore, quando sia dimostrato che per mera accidentalità il motore non è stato applicato e quando la bicicletta sia munita della targa prescritta per la sua normale destinazione di motocicletta, è — ci pare — effettivamente rigoroso l'affermare che il veicolo muti categoria agli effetti della legge, e riprenda in tutta l'estensione del termine la qualità di bicicletta, cosicchè la targa da motocicletta non possa più ritenersi quella *prescritta*.

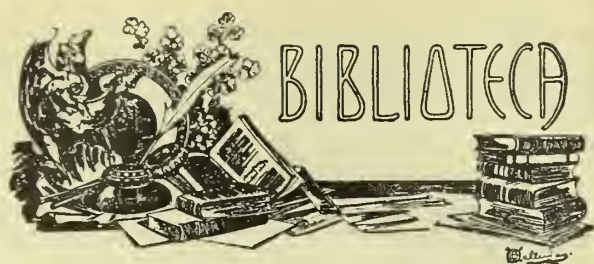
D'altra parte il carattere fiscale della legge in parola non è tale da escludere una interpretazione di equità e di larghezza, tanto più apprezzabile in quanto la targhetta per motocicletta, come è noto, importa una tassa maggiore di quella per semplice bicicletta. E del resto non siamo noi, ma era Mantellini — l'illustre difensore delle ragioni dello Stato — che scriveva dover le leggi tributarie essere mezzi di giusto reddito per il pubblico erario, non tormenti per ispremere dai contribuenti tutto quanto essi possono — non devono — dare.

***

AZIONI CONTRO LE FERROVIE PER DANNI AD AUTOMOBILI.

Ci si domanda se l'Amministrazione delle Ferrovie (oggi, cioè, lo Stato) può esser chiamata in giudizio in persona di un capo-stazione per rispondere dei danni che una macchina manovrante abbia cagionati ad un automobile in un passaggio a livello.

Questioni siffatte naturalmente devono essere risolte da chi rappresenta l'automobilista nella contestazione. Comunque, trattandosi di questione di portata generale e di massima, ricordiamo che la rappresentanza dei capi-stazione sta ma solo per quanto riguarda il contratto di trasporto (art. 872 Codice commerciale e 137 delle Tariffe).

Il consigliere delegato per la Sezione Legale
Avv. BORTOLO BELOTTI.

In questa rubrica vengono annunciati *tutti i libri che ci sono spediti in* **un solo esemplare,** *e* si fa un cenno *di quelli spediti* **in due esemplari.** *Di questi (secondo l'uso di tutte le riviste, periodici, giornali) uno resta alla* **Biblioteca del Touring,** *e l'altro alla persona a cui viene affidata la recensione.*

Ricordiamo ad autori ed editori (e specialmente a quelli di guide, relazioni di viaggi, tecnica automobilistica o ciclistica, ecc.) che la nostra Rivista *viene pubblicata in 75 000 esemplari, distribuiti regolarmente e mensilmente in tutta Italia e nelle colonie italiane all'estero, e che rappresenta perciò un prezioso e possente mezzo di pubblicità.*

Giulio Carotti, *Corso elementare di storia dell'arte;* Milano, Ulrico Hoepli, 1907 (vol. I; pag. 410; L. 6,50).

Il dott. Giulio Carotti, professore della R. Accademia di Belle Arti in Milano, e libero docente nella R. Università di Roma, ha pubblicato il primo volume di questa sua opera, tanto desiderata e tanto utile, sia per il rinnovato amore per la storia dell'arte, sia per il profluvio di manualetti spropositati spuntanti qua e là come i funghi. Questo primo volume parla dell'evo antico (arte egiziana, caldea, egea, assira, fenicia, greca, etrusca, romana, indiana, persiana); è adorno di 590 incisioni; ed è compilato con quella serietà di ricerche e serenità di giudizio che caratterizzano tutti gli scritti dell'egregio Carotti. Preziose sono pure le indicazioni bibliografiche.

Evelyn, *Antichi pittori italiani;* Milano, A. Solmi, 1906 (pag. 644; L. 6).

La gentile scrittrice che si nasconde sotto lo pseudonimo di Evelyn, intrattiene in questo libro istruttivo e dilettevole i suoi lettori sui principali pittori italiani da Cimabue a Luca Giordano, raccontandone in modo familiare la vita, mostrando l'uomo nell'artista e l'artista nelle sue opere. Il libro è adorno di molti ritratti e di riproduzioni di opere immortali.

Karl Baedeker, *Italie Meridionale;* Leipzig, Baedeker, 1907.

E' uscita la quattordicesima edizione francese di questa ben nota ed apprezzata guida, che, oltre che l'Italia Meridionale, illustra anche la Sicilia, Sardegna, Malta, Tunisi, Corfù. Il volume è adorno di 30 carte e 28 piante.

E. ed Ern. Jovinelli, *Guida pratica di automobilismo;* Rocca S. Casciano, Licinio Cappelli, 1907 (vol. di pag. 360; (L. 4).

Questo libro (presentato da una prefazione del signor Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*) è teorico e pratico nel tempo stesso, è un vero manuale ad uso degli *chauffeurs* e meccanici d'automobili, e contiene non solo le indicazioni tecniche, ma anche i consigli pratici per le riparazioni d'urgenza.

The Automobile Club of America, *Year Book* 1907; New York, 1907 (pag. 118).

Sotto una veste elegantissima e con tipi moderni è uscita questa edizione dell'Annuario della maggiore Associazione automobilistica americana.

Giuseppe Gheba, *Il cemento armato e il suo impiego nella costruzione dei ponti ordinari nella provincia di Ravenna;* Faenza, G. Montanari, 1906 (pag. 30).

E' una breve raccolta di notizie intorno al cemento armato ed al suo impiego nelle costruzioni. L'autore mette in rilievo l'importanza tecnica ed economica dell'applicazione del cemento armato, specialmente nella risoluzione del problema della viabilità nella provincia di Ravenna.

A. Cherpillod, *Manuale di Jiu-Jitsu;* Neuchatel, Fratelli Attinger, 1906 (pag. 126; L. 2,50).

La lotta giapponese detta Jiu-Jitsu va da qualche tempo guadagnando aderenti in Europa; ed il signor Cherpillod ha creduto perciò opportuno di pubblicare questo manuale, adorno di molte e belle illustrazioni.

RIVISTE e PERIODICI.

— Nel suo N. 23 e seguenti il periodico **Der Radtourist** ha uno scritto di Obskurus Clement che descrive una gita ciclistica nella Norvegia.

— Riesce ad ogni numero più interessante il periodico **L'Italia all'estero** (diretto dal dott. Rodolfo Foà, Roma), rivista quindicinale di politica estera e coloniale, la quale si occupa, con molta competenza, delle condizioni degli italiani che, sparsi in tutto il mondo, vivono fuori dei confini del regno.

— Il N. 2 del periodico **In Alto** (cronaca bimestrale della *Società Alpina Friulana*) ha la prima parte di un assai coscienzioso articolo del prof. Olinto Marinelli sulla nomenclatura dei gruppi del Mittasgskof, Wischberg Montasio.

— E' uscito (Milano, via Passione, 7) il primo numero del periodico **Lo Sport Nautico,** rivista tecnico-sportiva illustrata degli sports dell'acqua. Auguri.

— Il numero di febbraio del bollettino del **Touring Club de France** ha un articolo sul disboscamento dei Pirenei. Notiamo che quel Touring già da qualche anno si occupa vivamente della questione del rimboscamento, che ha così strette relazioni con quella della manutenzione delle strade.

— Il N. 5 della *Mitteilungen* del **Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins** ha un entusiastico articolo di lode sul *Cervino* di Guido Rey, tradotto in tedesco da Otto Hanser.

— Nel suo N. 85 la **Illustrazione Bresciana** ha un articolo, adorno di illustrazioni, per ispiegare "Come si prepara la pista per la corsa automobilistica del 1 settembre 1907".

— Si è cominciato a pubblicare, con articoli parte in italiano e parte in francese, il **Portofino Kulm Magazine,** periodico destinato ad illustrare quel pezzo di paradiso che è il colle di Portofino, che ha innumerevoli pregi, ed un solo difetto: quello di aver assunto un nome esotico che, in piena riviera italiana, è antipatico ed urtante.

— Nel suo primo numero del 1907 il **Bollettino della Società Aeronautica Italiana,** Ettore Cianetti dà relazione dei *Concorsi aeronautici all'Esposizione di Milano.*

LIBRI PERVENUTI IN DONO ALLA BIBLIOTECA.

Associazione Pro Valle Camonica, *Il 40 anniversario della battaglia di Vezza d'Oglio;* Breno, Tip. L. Salodini, 1906 (pag. 50; L. 1).

— Il socio signor **Roberto Sarlo** di Napoli, G. V., *Itinerario Italiano o sia descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia;* Milano, Pietro e Giuseppe Vallardi, 1820.

— **Francesco Valentini,** *L'industria del clima in Abruzzo.* Chieti, Marchione, 1904 (*Dono dell'autore*).

Lavoro Amaduzzi, *La Jonizzazione e la convenzione elettrica nei gas;* Bologna, Nicola Zanichelli, 1907. (Volume di pag. 368, con molte figure intercalate nel testo; L. 5).

Augusto Righi, *La moderna teoria dei fenomeni fisici (radioattività, ioni, elettroni)*; Bologna, Nicola Zanichelli, 1907 (Terza edizione considerevolmente ampliata, con varie figure intercalate nel testo volume; di pag. 290; L. 5).

Michele Berardelli, *La Sila di Calabria, sue vicende passate, condizioni presenti;* Torino, Roux e Viarengo, 1905 (Opuscolo di pag. 21; estratto dalla *Riforma Sociale*).

Paolo Revelli. — Dall'autore prof. Paolo Revelli abbiamo ricevuto i seguenti opuscoli, estratti di varie riviste: *La storia della Sicilia nell'antichità di Adolfo Holm* (1902); *La geografia trasportata al morale del P. Daniello Bartoli* (1902); *La casa di Savoia e gli studi geografici* (1903); *Il Promontorio Zaffarana* (1905); *Le "Memorie" del R. Istituto Orientale di Napoli* (1905); *Il Ruvessoro (Ruvenzori) secondo le esplorazioni del dott. J. J. David* (1906).

Cesare Selvelli, *Avanzi e ruderi; divagazioni professionali a Gubbio a Faro e Padova;* Verona e Padova, Fratelli Druetter, 1905. (Volume di pag. 72 con molte illustrazioni; L. 2,50).

Comunicati e notizie del Touring

ANNUARIO GENERALE 1907. Come abbiamo promesso nella *Rivista* del mese di marzo, si è cominciata il giorno 25 dello scorso mese la spedizione ai soci, in regola col pagamento della quota di quest'anno, dell'*Annuario Generale* 1907, i cui primi esemplari furono presentati nell'assemblea del 17 marzo.

Non spenderemo molte parole nè a illustrare la pubblicazione nè a commentare il momento nel quale esce: ci limitiamo a constatare che quest'anno segna il *record* della sollecitudine nella pubblicazione: e non crediamo sia conveniente negli anni prossimi di anticiparla ancor più; questo tornerebbe a danno dell'esattezza e dell'aggiornamento di alcuni dati statistici dell'*Annuario*, i quali non possono venire in comunicazione che due o tre mesi dopo il principio dell'anno. D'altra parte la stagione turistica, anche se favorita dal miglior tempo, non si apre generalmente che verso aprile.

Crediamo però di mantenere fede che anche negli anni prossimi l'*Annuario* verrà distribuito ai soci colla medesima sollecitudine di quest'anno.

Il volume dell'*Annuario* è discretamente aumentato, e precisamente, essendo di 704 pagine, è aumentato di 76 in confronto dell'anno scorso: tale aumento di materia è dovuto specialmente al fatto di avervi introdotte numerose aggiunte, quali l'indicazione delle dogane e dei posti doganali, dei noleggiatori di vetture e di cavalli, delle più importanti Associazioni sportive e delle stazioni principali climatiche e di cura tanto estive che invernali, con accenno alle sorgenti di acque medicinali e con tutte le altre notizie che si riflettono al movimento sportivo nei vari centri.

Ma quanto forma sopra tutto il pregio dell'*Annuario* di quest'anno, è l'inclusione di tutte le principali località che sono più frequentate o le più pittoresche, o comunque le più interessanti sotto i vari aspetti, e che si trovano subito al di là dei nostri confini: quali si contano numerose nel Trentino, nel Canton Ticino, nei Grigioni, nel Vallese, nella Savoja, nella Postaria, nella Venezia Giulia, ecc.

Il nostro *Annuario* racchiude così in piccola mole elementi e notizie di turismo internazionale.

Arricchita sopratutto la parte che riguarda gli affiliamenti, specie quelli di benzina che hanno avuto un grande incremento sullo scorcio del 1906.

Notevoli anche alcune note di diritto e di consuetudini internazionali sulle responsabilità degli albergatori, con un cenno ai doveri reciproci tra affiliati e soci, e che noi credemmo necessario di menzionare in questo libro-guida del socio. in luogo delle notizie demografiche e statistiche di indole generale, che pubblicammo l'anno scorso.

L'*Annuario* 1907 ha dato luogo anche ad alcune inchieste, quali quella delle curiosità da visitare, e dei Comitati locali per favorire lo sviluppo del turismo nei vari centri: ma ci siamo accorti che forse erano ancora premature delle indicazioni di tal genere: ci riserviamo tuttavia di includerle nel prossimo *Annuario*, se ci sorreggerà la collaborazione dei soci più competenti.

Ai soci stessi facciamo appello perchè vogliano, appena ricevuto l'*Annuario*, darci notizie delle eventuali correzioni e delle aggiunte da introdurre per il 1908, specialmente riguardo alle nuove notizie pubblicate quest'anno.

La *spedizione* è cominciata il 25 marzo, e non riguarda che i soci che hanno effettuato già la rinnovazione della quota. *Non si spedisce l'*Annuario *a coloro che non hanno pagato la quota* 1907.

La consegna dell'*Annuario* viene fatta in ragione di 2000 esemplari al giorno. Col 31 marzo è cominciata una prima spedizione nel regno. Avvertiamo che per esigenze di divisione di linee postali, avverrà che in parecchie località la distribuzione di *Annuario* si faccia in varie riprese e precisamente secondo l'ordine alfabetico dei cognomi dei soci.

In tali condizioni la spedizione seguirà per tutto il mese di aprile, ed avrà termine alla fine dello stesso mese.

Preghiamo pertanto i soci di voler pazientare: avvertiamo che non saranno prese in considerazione le domande di anticipi, per nessun motivo, nè reclami, prima della fine della spedizione stessa.

Finalmente avvertiamo coloro che pagano la quota col mezzo dell'assegno postale che la spedizione dell'*Annuario* seguirà dopo il rimborso fattoci dalla posta della loro quota.

CARTA D'ITALIA. La spedizione gratuita dei primi quattro fogli della Carta d'Italia è ultimata sino alla lettera M, delle Provincie: nei primi dieci giorni di aprile sarà definitivamente compiuta per tutti i soci. Vogliamo ricordare qui ancora una volta:

che questi primi quattro fogli (9-10-13-16 Torino-Milano-Venezia-Genova) non spettano che ai soci in regola col pagamento della quota 1906. Non spettano quindi ai soci che si sono iscritti nel 1907;

che l'ordine di pubblicazione, essendo ispirato ad un concetto di equità distributiva tra le varie regioni d'Italia, è stato così stabilito:

I Serie: Torino-Milano-Venezia-Genova (completamente distribuita ai soci 1906).

II Serie: Civitavecchia-Roma-Frosinone-Napoli si distribuirà ai soci che hanno pagato la quota 1907.

III Serie: Como-Brescia-Pisa-Bologna-Firenze (idem c. s.: verrà distribuita verso la fine di novembre).

Ci permettiamo di esprimere qui la nostra sincera meraviglia per coloro dei nostri soci, e sono parecchi, i quali, al ricevere i primi quattro fogli, nel mentre hanno dimostrato la loro compiacenza per l'opera, ci hanno " domandato dove erano gli altri 12 fogli per arrivare al foglio N. 16 Genova „! Vi sono dei soci che pagando sei lire all'anno riterrebbero affatto naturale che il Touring potesse dare in un anno, *gratis*, oltre il resto, 16 fogli della Carta d'Italia!

Terminata la distribuzione gratuita dei primi quattro fogli a tutti i soci 1906, si inizia la spedizione dei medesimi fogli:

a) ai soci 1907 che hanno pagato L. 2 per avere i quattro fogli;

b) in dono a coloro che si sono fatti soci vitalizi o quinquennali nel 1907, o che sono passati in quest'anno in una delle due categorie: ad essi i quattro fogli verranno inviati distesi, in rotolo.

Tutte le spedizioni saranno completate entro il corrente mese.

ASSEGNI. Col 25 di marzo, come era preannunciato nella *Rivista* di marzo, è cominciata la riscossione delle quote 1907 a domicilio dei soci col mezzo degli assegni: come di consueto, per il ricupero delle spese di riscossione, la quota per i soci di Milano è portata a L. 6,20, per i soci nel Regno a L. 6,55.

La riscossione procede in questo modo:

dal 25 marzo al 15 aprile: soci di Milano;

dal 5 aprile al 30 detto mese: soci nel Regno, per ordine alfabetico di provincia.

I soci pertanto sono avvertiti che i nostri incaricati per Milano (fattorini del Corriere di Città) e che i fattorini postali per gli altri comuni si presenteranno a domicilio per la riscossione della quota. Non dubitiamo che sarà da tutti riservata buona accoglienza a tali incaricati, versando ad essi l'importo delle quote, per assicurarsi l'immediato invio dell'*Annuario Generale*, dei fogli della Carta, come sopra, e delle altre pubblicazioni.

Avvertiamo che lo Statuto non permette di concedere dilazioni al pagamento, e che contro coloro che respingessero l'assegno, dopo le opportune verifiche, si procederà altrimenti per ottenere il pagamento della quota.

La Direzione ed il Consiglio, nelle sedute tenute nell'ultimo mese, hanno preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONVEGNI DI REGGIO EMILIA E DI PERUGIA. Si delibera di concedere l'appoggio morale e materiale del Touring ai due Convegni di Reggio Emilia e di Perugia, con propaganda sulla *Rivista* e coll'intervento della Direzione, come pure coll'assegnazione di premi. Si delibera pure di appoggiare la gita nazionale Siena-Perugia, di cui si è fatto iniziatore il Consolato senese.

ESPOSIZIONE DI TORINO. Si prende atto delle comunicazioni relative all'organizzazione dello *Stand* del Touring al Salon di Torino, alla visita colà fatta durante l'inaugurazione dal Duca di Genova, accompagnato dal marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente dell'A. C. di Torino. La Direzione esprime il suo gradimento per tale atten-

zione e manda a ringraziare il marchese Ferrero di Ventimiglia per la cortesia usata, ed il cavaliere Rostain, capo-console, come pure il console dott. Neri, per le loro valide prestazioni nell'occasione.

Avuta poi notizia che il Consolato di Torino si riunisce per il 24 in una festa annuale, si delibera per quell'occasione di conferire al Capo-console una medaglia d'oro a testimoniare la gratitudine della Direzione per le benemerenze di quel Consolato: si delibera pure di fare intervenire possibilmente a tale riunione un membro della Direzione.

CONGRESSO GEOGRAFICO VENEZ . Comitato ordinatore del Congresso Geografico di Venezia rivolge invito al comm. Bertarelli di presentare una memoria al Congresso medesimo sulla Carta d'Italia del Touring che, si presenta, a detta del Comitato stesso, come l'avvenimento cartografico più importante dell'annata.

La Direzione, lieta dell'invito che onora il Touring, prende pure atto con compiacimento delle accettazioni per parte del comm. Bertarelli ad estendere la memoria ed a presentarla al Congresso.

PUBBLICAZIONE DELLA MONOGRAFIA DELLE STRADE D'ITALIA. Si approvano gli accordi presi coll'ing. Rimondini di Lugo, per il lavoro di riassunto delle monografie stradali presentate nell'ultimo concorso e per la relativa pubblicazione sotto riserva dell'approvazione, a lavoro compiuto, del Comitato esecutivo della Commissione Strade.

PREVENTIVO DELL'ESERCIZIO 1907. Si approva, dopo lievi varianti di forma, il preventivo stabilito per l'anno 1907.

RIUNIONE DI PIACENZA. Si aderisce all'invito a Piacenza per parte del capo-console on. Raineri, per una visita ai lavori del ponte sul Po ed alla Federazione Agraria, e si stabilisce di effettuare tale visita per i primi di aprile.

NOMINA DI UN DELEGATO DEL TOURING NELLA GIURIA DELLA CORSA HERKOMER. Si nomina il dott. Gildo Guastalla, capo della Sezione Automobilistica del Touring

ANNUARIO GENERALE 1907. Si presenta l'*Annuario Generale* 1907, i cui primi esemplari furono già esposti all'Assemblea dei soci. La consegna per parte della legatoria segue in ragione di 2000 copie al giorno: la spedizione potrà quindi essere effettuata completamente per la fine del mese di aprile.

Si rileva come la data di pubblicazione dell'*Annuario* segni quest'anno il massimo di anticipazione in confronto agli anni decorsi e specialmente in relazione alla possibilità di poter conciliare tale anticipazione colla completezza e l'aggiornamento delle notizie e dei dati.

NUOVO CARTELLO INDICATORE PER I COMUNI. Si presenta il nuovo tipo di cartello per i Comuni: sono tabelle di indicazioni itinerarie e di circoscrizione amministrativa da esporsi agli estremi dei Comuni posti sulle strade di grande comunicazione, in rispondenza alle prescrizioni di legge.

Il cartello viene approvato come forma e come raccolta di dati. Allo scopo di incoraggiare l'adozione di tale tipo di cartello per parte dei Comuni, si stabilisce che il Touring lo metta in vendita ad un prezzo inferiore al costo, considerando la differenza tra il prezzo di vendita ed il costo effettivo come contributo del Touring onde ottenere una completa ed uniforme segnalazione in tutti i Comuni. Nello stesso tempo si manda a fare una propaganda attiva intorno ai cartelli stessi, sia direttamente presso le Amministrazioni comunali, sia col mezzo dei consoli più attivi, perchè il cartello venga acquistato dalla maggior parte dei Comuni italiani.

STAND DEL TOURING AL SALONE DEL CICLO E DELL'AUTOMOBILE DI MILANO. Si approvano gli accordi intervenuti col Comitato per il Salone di Milano 1907, e si prende nota delle comunicazioni relative al posto che verrebbe destinato al Touring per il suo *Stand*. Si stabilisce una organizzazione commerciale analoga a quella effettuata a Torino.

Cassa pensioni e soci del Touring.

La rappresentanza in Firenze della Cassa sociale di Pensioni Vitalizie accorda ai nostri consoci la riduzione del 20 per cento sulla tassa d'ingresso.

L'Annuario dell'Automobilismo 1907.

L'*Annuario dell'Automobilismo* è in corso di attiva preparazione e potrà essere pronto verso la metà del corrente mese.

L'edizione 1907 notevolmente migliorata e ampliata nelle varie rubriche, conterrà coordinate secondo un piano concepito con criteri di praticità, notizie e indicazioni utilissime, indispensabili:

Agli automobilisti che desiderano conoscere i loro colleghi, che vogliono le indicazioni esatte e le notizie di tutti i fabbricanti, di tutti i costruttori, di tutti i rappresentanti di automobili, motocicli, canotti automobili, parti e pezzi staccati, pneumatici, apparecchi d'accensione, accessori, ecc., dell'Italia e dell'estero; e ancora l'indicazione dei garages esistenti in Italia;

Ai fabbricanti, costruttori, industriali, rappresentanti e *garages* che vogliono conoscere i nomi e gli indirizzi precisi di tutte le notabilità sportive italiane ed estere, e di tutti i possessori di automobili in Italia;

Ai turisti che intraprendono viaggi in Italia od all'estero, che vogliono conoscere i regolamenti di circolazione, le norme doganali, i prezzi e le modalità di trasporto degli automobili e dei motocicli in ciascuna regione d'Italia ed in tutti i principali paesi esteri;

Alle Associazioni turistiche e sportive, che desiderano conoscere gli indirizzi di tutti i Clubs, italiani e esteri;

Alle Amministrazioni pubbliche che desiderano avere indicazioni sui servizi automobilistici per uso pubblico, tanto in esercizio che in progetto e norme per l'istituzione di detti servizi;

Agli Albergatori che desiderano consigli pratici sull'impianto di garages o trasformazione di locali ad uso di rimesse per automobili.

L'*Annuario dell'Automobilismo* 1907 sarà necessario infine *a tutti coloro* che si occupano o che s'interessano di automobilismo: esso conterrà le notizie complete sulle manifestazioni automobilistiche del 1907 che avranno luogo in Italia ed all'estero; la bibliografia automobilistica, ecc., ecc.

PREZZO: per i soci .... L. 2 50
per i non soci .... » 5 —

Il Re ed il Touring.

Il 2 marzo u.s. S.M il Re ha ricevuto la rappresentanza del T. C. I. composta del comm. Jonhson, direttore generale; del comm. Bertarelli, vice direttore; del cavaliere Vigliardi-Paravia, segretario; del vice segretario cav. Zaffaroni; del delegato provinciale di Roma principe di Scalea e del principe Colonna, capo console di Roma. Vennero presentati al Re i primi quattro fogli della Carta d'Italia (comprendenti le provincie di Torino, Milano, Genova, Venezia), e la bozza di quella di Roma di prossima pubblicazione.

Il Re si compiacque col comm. Bertarelli e col dottor Agostini che rispettivamente dirigono ed eseguiscono le carte.

Il Re si recò in uno dei susseguenti giorni ad onorare d'una sua visita l'Istituto Geografico De Agostini, nel quale si eseguisce la Carta d'Italia del Touring.

Agevolezze nel Pagamento Quota 1907 pei Soci abitanti in Francia o in Svizzera.

La Direzione, nell'intento di agevolare sempre più ai consoci esteri il pagamento del canone di annualità, con risparmio delle maggiori spese postali di rimessa, studiò la possibilità di affidare ad istituti di credito dei rispettivi paesi l'esazione delle quote.

Così per la Francia, grazie al cortese interessamento del console di Lione, sig. G. B. Balbi, intervennero col Credit Lyonnais accordi pei quali tanto la sede centrale di quell'Istituto a Lione, come pure le succursali disseminate nelle varie città della Francia, a partire dal 1° aprile rimangono incaricate dell'accettazione delle quote che i soci, per maggior comodità e sollecitudine di trasmissione, volessero versare loro.

Per la Svizzera, l'incarico venne affidato alla Banca Mario Pasquali di Chiasso, la quale si assume pure l'impegno della riscossione con assegno per l'intera Confederazione.

La riduzione della tassa sulla Bicicletta.

Circostanze personali e dolorose hanno temporaneamente arrestato l'azione del Touring, tendente ad ottenere una riduzione della tassa sulla bicicletta. Avevamo detto che di questa si doveva trattare durante la discussione del bilancio preventivo 1907-1908 del Ministero delle Finanze, avevamo sicuri affidamenti in proposito, ed a tale scopo si erano predisposta quella azione parlamentare che ci aveva assicurato il voto favorevole alla proposta di riduzione, di oltre 250 deputati.

La grave malattia del Ministro delle Finanze, on. Fausto Massimini, alla famiglia del quale ripetiamo qui quei sensi di profondo rammarico e di inalterata devozione che fummo solleciti di telegrafare alla prima notizia del doloroso caso, ha impedito alla Direzione di continuare con lui quelle trattative che, iniziate nel settembre dell'anno scorso, epoca della visita del Ministro alla sede del Touring, erano continuate al Ministero con lui medesimo, il 25 febbraio, nel giorno stesso in cui la Direzione fu a Roma per la presentazione dei primi quattro fogli della Carta al Re.

La continuazione della discussione del bilancio delle finanze è seguita per conseguenza in condizioni ridotte, e sfrondata della trattazione delle questioni più importanti.

In tali condizioni sfavorevoli, era certo che non poteva sortire successo l'interrogazione presentata dall'onorevole Mira: nella discussione che ne seguì, sono forse state dette cose che noi possiamo accettare solo come augurio, non come dimostrazione di nostri intendimenti: e se noi ringraziamo del pensiero che dalla riduzione della tassa sulla bicicletta possa venire incremento alla nostra Associazione, i fatti dimostrano, che la propaganda nostra passata e futura per la riduzione della tassa sulla bicicletta, è ispirata unicamente al beneficio generale dei ciclisti, esclusa qualunque considerazione di interesse particolare dell'Associazione. Siamo troppo persuasi della bontà della causa, per farne oggetto di particolari aspirazioni.

Noi non abbiamo sott'occhio il resoconto stenografico di quella seduta e della discussione avvenuta in merito alla riduzione della tassa della bicicletta: ma non appena appurata la precisa dizione di una interruzione che ci consta essere stata fatta, la renderemo popolare ove occorra presso i nostri 60 000 soci come stravagante apprezzamento di uomini arretrati.

Nulla meno per nostro conto continuiamo l'agitazione, che ove occorra sarà messa a contatto colle forze vive della nostra Associazione, nei prossimi Convegni generali di Reggio e di Perugia.

Il Congresso Geografico a Venezia.

Fra il 26 e il 31 del prossimo maggio avrà luogo a Venezia il VI Congresso Geografico Italiano.

Il Touring, che per la diffusione delle cognizioni geografiche ha indubbiamente fatto molto, sarà ufficialmente rappresentato al Congresso; e di questo si occuperà la *Rivista*, per quanto gli argomenti che vi saranno trattati avranno relazione col turismo.

Al Congresso sarà ufficialmente presentata la *Carta d'Italia* del Touring.

Ferrovia Valle Brembana.

La Direzione della Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, rispondendo alla domanda del Consolato di Bergamo, ha accordata ai soci del Touring la facoltà di spedire i proprî indumenti come bagaglio, pur non viaggiando i soci stessi col treno; e ciò analogamente a quanto viene praticato dalle Ferrovie dello Stato.

Un catalogo ai soci.

La Ditta E. Bianchi e C., Milano, Via Nino Bixio, 25, spedisce gratis e franco ai Soci del Touring Club Italiano il nuovo elegante catalogo Velocipedi, modelli 1907. Nella richiesta si prega accennare alla qualità di socio del T. C. I.

SEZIONE MEDICA.

QUARANTACINQUESIMO ELENCO

Medici.

Legnago........ Lugiato dott. Pietro.

Farmacisti.

Alano di Piave.... Farmacia Chimica di Cometto Giulio.
Borgo .... Farmaçia di Bettamini.
Carignano........ Farmacia di Stavorengo Alessandro,
Gualtieri .... Farmacia di Gallusi Erminio.
Suzzara........... Farmacia di Rossi Armando.
Montecchio....... Farmacia di Matteoli Albino.
Pontedera........ Farmacia di S.no Tullio Serafini.
Piacenza .... Farmacia di Augusto Imparati.
Ravenna .... Farmacia di Emilio Ungania.
S. Pietro Cadore.. *Farmacia Seconda Piccola* di Osta Antonio.
Sondrio........... Farmacia di Bertolini Agostino.
Udine .... Farmacia di L. V. Beltame.
Vittorio V .... Farmacia di Rossi Cesare.

CONSULENTI LEGALI.

Bologna........... Zotti avv. Luigi.
Penne............ Do Dominicis avv. Silvio.

Soci benemeriti.

Balma Alessandro, Milano — Bianchotti ing. Giovanni, Savigliano — Cerutti Romano Giordan Bruno, Milano — Costa Augusto, Sorgono — Costa cap. Sebastiano, Treviso — Crastan Claudio, Varese Ligure — Davio cav. Riccardo, Padova — Fabbri rag. Tito, Roma — Farcito de Vinoa conte cap. Carlo, Pisa — Gattoni Alfrodo, Milano — Gentili Ildebrando, Poviglio — Gianeilo Angelo, Genova — Pajetta ing. Angelo, Milano — Pellegrini cap. Lionello, Firenze — Persico Achille, Monticelli d'Ongina — Piga Emilio, Portotorres — Raimondini Raimondo, Finale nell'Emilia — Saragat Cesare, Sanluri — Scotti dott. Guido. Antegnate — Tucci Adolfo, Venezia.

TOTALE N. 1213.

Soci quinquennali.

Accettulli Francesco, Foggia — Aceti Achille, Milano — Agnolozzi Ezio, Roma — Alberti Filippo, Genova — Attich Augusto, Trieste — Ballestrero Roberto, Genova — Banchietti Angelo, Torino — Bandiora Angelo, Dijon — Barcaroli geom. Edoardo, Controguerra — Bassolotti Giacinto, Torino — Bedeschi Rodolfo, Ravenna — Bellini Carnesali Luigi, Verona — Beorchia Nigris Michele, Tolmezzo — Bernardi Leonello, Figline Valdarno — Bertoldi Marino, S. Ambrogio di Valpolicella — Bianchi Lorenzo, Torino — Biolato Giuseppe, Brà — Bocca Guido, Genova — Boccardo Ernesto, Torino — Bootti cav. Carlo, Torino — Bonetti O., Roma — Bonvicini Bortolo, Villanova sul Clisi — Borella Luigi, Cocquio S. Andrea — Boschotti ing. Edoardo, Dolo — Breda Stefano, Padova — Bulgari Ottorino, Asola — Bussolino Lorenzo. Iquique — Cacoia ing. Giuliano, Firenze — Capoulun Georges,

Monza — Carrega Bertolini march. Andrea, Firenze — Carrega di Lucedio march. Franco, Firenze — Casali F., Yokohama — Cassaiette Felix, Roma — Castagneto Agostino, Buenos Ayres — Chesne Dauphiné Ugo, Firenze — Chiozza avv. Tullio, Bosco Marengo — Ciurlo Enrico, Genova — Concialini Lazzaretti avv. Amilcare, Montepescali—Corniani contecomm. ing. Giuliano, Brescia — Corticelli Carlo, Cetona — Cottignoli Federico, Monticelli d'Ongina — Crook T., Ashley, Lytham — De Albertis G. Maria, Torino — Debbi Guglielmo, Roma — De Benedetti Edoardo, Brescia — De Biasio Cirillo, Cencenighe — Principe di Bassiano, Roma — Di Carpegna conte Mario, Roma — Domingo barone Michele, Trapani — Dondena Emilio, Milano — Donegani Giulio, Livorno Toscana — Ducco Pietro, Torino — Faggioni G. B., Spezia — Ferraro Giovanni, Oulx — Ferretti Virgilio, Bucnos Ayres — Fornari ing. Ugo, Varese — Fusi Giovanni, Brescia — Gagliardi dott. Giacomo, Milano — Galazzi Ernesto, Busto Arsizio — Galdalini Cesare, Gallarate — Gamba Serafino, Torino — Gambusera Felice, Milano — Garbagnati Luigi, Milano — Gardella Lorenzo, Buenos Ayres — Genovese cav. Augusto, Venezia — Ghioldi Carlo, Milano — Giacheri F., Torino — Gibelli Carlo, Asti — Giovanelli rag. Arturo, Firenze — Giuno dott. Pilade, Mantova — Gonella nob. Lodovico, Torino — Ippaviz Enrico, Tricste — Kovordànyi August, Milano — Kupfcr Emilio, Palazzolo sull'Oglio — Laurent E., Bologna — Leopizzi Alberto, Gallipoli — Longoni geom. Giovanni, Barzanò — Lualdi Pietro, Busto Arsizio — Maccini Luigi, Milano — Maga dott. Alberto, Milano — Maggi conte Gaetano, Brescia — Malerba Giuseppe, Milano — Maltecca Ismaele, Milano — Maspron Raffaele, Verona — Massara Enrico, Novara — Mazzuoli Antonio, Città della Pieve — Migliori Ugo, Bologna — Moneta Enrico, Milano — Mongini Vincenzo, Torino — Morollini Giuseppe, Bagnolo Po — Moretti cav. avv. Pio, Brescia — Moro Daniele, Codroipo — Morvillo Carlo, Napoli — Napoli Giuseppe, Tortona — Nardi Alessandro, Corneto Tarquinia — Noferi Ezio, Figline Valdarno — Nordese Silvio, S. Michele Extra — Noth Gaspare, Brescia — Olivetti Erberto, Genova — Olivotti G. Battista, Belluno — Panzatti Alberto Padova — Pasini Gino, Reggio Emilia — Perotto Erminio, Castano I — Peyla Enrico Torino — Pochettini dott. A., Roma — Querzani dott. G., Torino — Roggeri Costantino, Torino — Rognone Carlo Vittorio, Torino — Romano Vittorio, Torino — Rosselli Raffaello, Livorno — Rossi Ettore, Figline Valdarno — Scevola Angelo, Sannazzaro per Cascina Rivolta — Schiff Editte, Eze sur Mer — Schönbeck Marcello, Milano — Scribante Paolo, Napoli — Selasco Enrico, Buenos Ayres — Sergardi Beriugucci barone Alessandro, Siena — Silenzi Luigi, Roma — Simonetti Giuseppe, Buenos Ayres — Società Ligure Romana per la Fabbricazione Rotabili Avantreni Motori, Genova — Società Stazione Climatica, Gardone Riviera — Stiasni Umberto, Padova — Tabassi Camillo, Philadelfia — Tizzerio Oreste, Milano — Tonso prof. Giovanni, Torino — Trettenero dott. Valente, Padova — Treves Angolo, Torino — Valesi cav. Severino, Parma — Vanni degli Onesti Gino, Fagagna — Vedovelli rag. E., Genova — Villa Carlo, Acquate — Viola Pietro, Torino — Vismara Giovanni, Monza — Volonteri Floro, Cassano d'Adda — Wollmoeller dott. Carlo, S. Angelo di Sorrento — Zecchini Guido, Murano — Zenoni G, Severo, Milano.

TOTALE N. 4476.

AFFILIAMENTI.

I. Meccanici.

Seconda Categoria.

Battaglia......... Ditta di Rinaldi Francesco. A.M.C.
Borgone Susa.... Ditta di Durando G. Batta. A.M.C.
Borgosesia .... Ditta di Terreni Luigi. A.M.C.
Cagliari........... Ditta di Soro Vincenzo. M.C.
Casale Monferrato Ditta di Fatutto Egisto. C.
Chioggia........... Ditta di Maistrello Giovanni. A.M.C.
Conegliano .... Ditta di Leandro Altasi. A.M.C.
Foligno....... .... Ditta di Savini Filippo. C.
Milano......... .. Ditta F.lli Coppa. A.M.C.
Parabiago .... Ditta Terreni Luigi. A.M.C.
Poggibonsi .... Ditta Petri Giuseppe. C.
Roncegno .... Ditta di Baldessari Giusto. M.C.
S. Maria Capua V. Emporio Ciclistico Cipullo. M.C.

Terza Categoria.

Baveno........... Ditta di Rabajoli Battista.

II. Garages.

Prima Categoria.

Bologna...... ... Ditta di A. Marchesini e C. del Garage Centrale.
Genova........... Ditta di Valensin Dario.
» .... Garage Riun. Frat. Alberti. Storero.
Girgenti.......... Garage des Temples di Ragusa Adolfo.
Milano .... Giulio Marquart.
» .... Officine Türkheimer.
Napoli .... Garage Riuniti Fratelli Alberti, Storero.
Padova........... Garage Riuniti Fratelli Alberti. Storero.
Palermo.......... Garage Auto-Stand Stabile del barone Stabile G.
Roma. .... Ditta di Canestri Giulio.
Siena............. Società Automobilistica *Siena Toscana.*
Spezia............ Ditta di Vallo Francesco.
Torino .... Ditta di Carpignano Giuseppe — Società Anonima *Frera.*
» .... Garage Carpignano.

Seconda Categoria.

Arezzo.......... Ditta di Casi Ermenegildo.
Diano Marina ... Ditta di Novaro Mascarello G. B.
Siena............ Ditta di Brizzi Vittorio.
Vercelli.......... Ditta di Buffa Luigi.

Terza Categoria.

Ancona........... Ditta di Carletti Ferruccio.
Aquila............ Ditta di Cremonese Raffaele.
Châtillon......... Ditta di Hérin Gabriele.
Salisburgo........ Ditta di F. Fresberger.
Vercelli........... Ditta Fratelli Buffa.

III. Benzina.

Raccomandazione ai nostri signori soci automobilisti e motociclisti. — Se da un lato raccomandiamo insistentemente di dare la preferenza ai nostri affiliati negli acquisti di benzina, ecc., d'altra parte ci raccomandiamo ai nostri signori soci perchè, senza riguardi, ci abbiano asegnalare i nomi dei nostri affiliati che, per avventura, non si attenessero ai patti stipulati. A questo proposito ci facciamo premura di avvertire che i reclami devono essere accompagnati dalla regolare fattura di acquisto e che, trattandosi di misurazioni della gradazione della benzina, non potrà essere tenuto conto se non dei dati ottenuti mediante l'uso del termometro-densimetro del Touring, di cui tutti gli affiliati devono essere provvisti.

Nuovi affiliamenti.

456. ALESSANDRIA (Alessandria). — *Bruzzone & Benzi*, cicli, motori, automobili, corso Roma n. 5. — Benzina 695/700 a L. 1,30. al chg. Lubrificanti della Vacuum Oil Company in latte e scatole della capacità o prezzi come dall'Annuario Generale del T. C. I. a pag. IV. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, invernale, dalle ore 8 alle 18,30; estivo dalle 7,30 alle 19. Festivo, invernale, dalle ore 8 alle 12; estivo dalle ore 7 alle 12. Ricapito per le ore di chiusura presso l'Hôtel Londra in corso Roma e via Piacenza.

457. CANELLI (Alessandria), — *Francesco Caligaris*, farmacista, piazza Vittorio Emannele II. Benzina 695/700 L. 1,20 al chg. Auto Velocité Mobiloil *A* in latte da chg. 1 L. 2,30; da chg. 3 a L. 4,80. Auto Velocité Mobiloil B in latte da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 3 a L. 5,40. Vacuum Motor Grease in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo da appena giorno alle 23. Ricapito per le ore di chiusura presso il proprietario alla sua abitazione in via Villanuova n. 2-3.

458. CAVALESE (Trentino). — *Mich Giovanni*, officina meccanica elettrotecnica Cavalese. via Maggiore Giovanni Mich n. 408. Benzina 670 680 a Cor. 0,73 al chg.; 690/700 a Cor. 0,70 al chg. Olio Gerson Bohem £ Rosental di Vienna in latte da chg. 5 a Cor. 5; in latte da chg. 10 a Cor. 10,80; in latte da chg. 15 a Cor. 16,60; scioito a Cor. 0,80, a Cor. 0,92, a Cor. 9,96 al chg. Grasso della stessa marca degli oli in scatole da chg. 5 a 25, Cor. 0,75 al chg. Carburo di calcio a Cor. 0,52 al chg. Orario foriale dalle 6 alle 20; festivo dalle 6 alle 12. Recapito per le ore di chiusura presso la Birreria Giuseppe Divan sita nella medesima via n. 409.

459. DERVIO (Como). — *Pandiani Pietro.* Drogheria, via Nazionale, 105. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,20, da chg. 2,500 a L. 4,25. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale dalle 6 alle 20; festivo dalle 6 alle 13 e dalle 16 alle 20. Recapito per le ore di chiusura presso l'Ostoria dell'Allegria dirimpetto al negozio dell'affiliato.

460. FIRENZE. — *Ragnini M.*, garage, via XXVII aprile, 16. Benzina 695/700 a L. 1,25 al chg. (compreso dazio com. di L. 0,06 al chg.). Lubrificanti della Vacuum Oil Company in latte, scatole e prezzi come dai listino della Casa produttrice inserito nell' Annuario Generale del T. C. I. a pag. IV (compreso il dazio comunale di L. 0,06 al chg. tanto per l'olio che por il grasso). Olio Ossag S fluido in latte da chg. 0,500 a L. 1 ; da chg. 2,500 a L. 3,40; da chg. 5 a L. 5,60; M Z semifluido in latte da chg. 0,500 a L. 1,10; da chg. 2,500 a L. 3,50; da chg. 5 a L. 5,70; G denso in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 2,500 a L. 3,60; da chg. 5 a L. 6; U alta tensione in latte da chg. 0,500 a L. 1,15 ; da chg. 2,500 a L. 3,55; da chg. 5 a L. 5,90. Olio Ossag sciolto, S fluido a L. 0,95 al chg.; M Z semi fluido a L. 1 al chg.; tutte le altre densità a L. 1,10 al chg. Grasso Monopole in scatole da chg. 0,500 a L. 0,85; da chg. 2,500 a L. 2,20; da chg. 5 a L. 6,50; sciolto a L. 1,10 al chg. (sempre compreso il dazio comunale). Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: aperto giorno e notte.

461. GENOVA. — *Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero*, Corso Buenos Ayres, n. 5-7. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 0,06 al chg.). Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1 a L. 1,50 ; da chg. 2,500 a L. 3,25; da chg. 5 a L. 6 (compreso il dazio comunale di L. 0,06 al chg.). Grasso Vacuum Oil Company in scatole da chg. 1 a L. 1,50; da chg. 3 a L. 4 (compreso dazio comunale di L. 0,06 al chg.). Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario aperto giorno e notte.

462. LOCARNO (Canton Ticino). — *Pozzi Emilio,* drogheria via Cappuccini. Benziua 680,690 a Fr. 0,75 al chg.; 695/700 a Fr. 0,70 al chg. Olio della Vacuum Oil Company. I prezzi li daremo nel prossimo Numero. Carburo di calcio a Fr. 0,40 al chg. Orario: feriale dalle ore 7 alle 19; festivo dalle 7 alle 12. Recapito per le ore di chiusura, nella stessa casa suonando il campanello.

463. MILANO. — *Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero*, via Foro Bonaparte n. 33A. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50; da chg 10 a L. 10. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,50; da chg. 2,500 a L. 4,50. Carburo di calcio a L. 0,70 al chg. Orario feriale e festivo giorno e notte.

464. PALLANZA (Novara). — *Rossi Fedele*, coloniali, via Roma, 16. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Olio Touring e Grasso Touring. I prezzi li daremo nel prossimo Numero. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale dalle 7,30 alle 20 circa; festivo dalle 7 alle 12.

465. PISTOIA (Firenze). — *Bonacchi Cesare di Torello*, coloniali, fuori Porta al Borgo, n. 31. Benzina 695/700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,15; da chg. 1,000 a L. 1,90; da chg. 2,500 a L. 3,75; da chg. 5 a L. 7. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale, nei mesi di aprile a settembre inclusi dalle 6 alle 21; nei mesi di ottobre a marzo inclusi dalle 6 alle 13 e dalle 20 alle 21; nei mesi da ottobre a marzo inclusi, dalle 7 alle 13 e dalle 18 alle 20. Recapito per le ore di chiusura presso il Caffè « La Banda » condotto dal Sig. Giuseppe Fredianelli distante 40 metri circa dal negozio dell'affiliato.

SARONNO (Milano). — *Reina Domenico*, droghe e coloniali, via Vittorio Emanuele angolo piazza Umberto I. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50; sciolto a L. 1,25 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,40 al chg. Orario feriale invernale dalle 6,30 alle 21,30; estivo dalle 5 alle 22,30; festivo dalle ore 6,30 alle 14. Ricapito per le ore di chiusura presso la Salumeria Veronelli Costante nella stessa via Vittorio Emanuele ed all'Albergo del Santuario sulla Provinciale Milano-Varese.

465. STURLA (Genova). — *Battagli Luigi*, impianti elettrici, meccanico orologiaio, via Mille, 4. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 0,500 a L. 2,40 al chg. Grasso Vacuum in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo dalle 7 alle 20.

468. VERONA. — *Pederzoli Palmiro*, automobili, velocipedi, piazza Vittorio Emanuele II, 24. Benzina 695/700 a L. 1,05 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,06 al chg. Oleoblitz in latte da chg 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50; sciolto a L. 1,25 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale dalle ore 8 alle 20, festivo dalle ore 8 alle 13. Ricapito per le ore di chiusura presso l'altro negozio, pure affiliato, in via XX Settembre, n. 106.

469. VOGHERA (Pavia). — *Rebuglio Annibale*, drogheria, via Emilia, 45. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 4,50 per cento al chg. Oleoblitz in latte da chg. 5 a L. 6,00; da chg. 10 a L. 11 (compreso il dazio comunale di L. 0,06 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario, feriale e festivo, estate dalle 7 alle 21,30; inverno dalle 8 alle 21.

Modificazioni.

BELLINZONA (Canton Ticino). — *Fratelli Enrile*, drogheria, via di Porta Ticinese n. 119 Il prezzo della benzina è aumentato a Fr. 0,65 al chg. per la gradazione 680/690 e Fr. 8,— allo stagnone di circa chg. 12.

BIELLA (Novara). — *Penna Serafino*, Drogheria, via Umberto I, 6. Il prezzo della benzina 695/700 è aumentato da L. 0,95 a L. 1,10 al chg.

CORTINA D'AMPEZZO (Tirolo). — Farmacia Cambruzzi. Il prezzo della benzina 695/700 è aumentato a Cor. 0,85; I lubrificanti saranno tenuti solo in latte e scatole piombate e cioè: Anto-Oil Marca: 0 fluido in latte da chg. 1 a Cor. 1,80; da chg. 3 a Cor. 4,—; da chg. 5 a Cor. 5,40. Marca 00 semidenso in latte da chg. 1 a Cor. 1,90; da chg. 3 a Cor. 4,50; da chg. 5 a Cor. 6,40; Marca 000 in latte da chg. 1 a Cor. 2,20; da chg. 3 a Cor. 5; da chg. 5 a Cor. 7,40. Marca 0000 in latte da chg. 1 a Cor. 2,50; da chg. 3 a Cor. 6; da chg. 5 a Cor. 9,40. Grasso (Auto-Consistente Fette) in scatole da chg. 1 a Cor. 1,80; da chg. 3 a Cor. 4.

DESENZANO SUL LAGO (Brescia). — *Arrivabene Vincenzo*, Aumentato il prezzo della benzina a L. 1,15 al chg.

DIANO MARINA (Porto Maurizio). — *Novaro Mascarello G. B.* Il prezzo della benzina 695/700 è aumentato a L. 1,20 per quantitativi inferiori a chg. 10 ed a L. 1,15 per quantitativi superiori a chg. 10.

ORTA (Novara). — *Ubertini Luigi*, negozio di generi casalinghi, piazza principale. — Il prezzo della benzina è aumentato a L. 1,10 al chg.

VERONA. — *Palmiro Pederzoli*, velocipedi, automobili, via XX Settembre. — Il prezzo della benzina è aumentato a L. 1,05 al chg. gradazione 695/700.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 28 febbraio 1907

Soci vitalizi. (*)

BANGKOK, Kluzer rag. Giuseppe — **BRESCIA**, Calini conte Ippolito — **CASTREZZATO**, Torri nob. avv. G. Battista — **CHIAVENNA**, Giuriani Luigi — **COMO**, Cattaneo avv. Luigi Cesare — **GALLARATE**, Talè Ettore — **GALLIATE**, Bossi Aldo — **GENOVA**, Canale Agostino; Cassanello Mario; Pittaluga avv. Emilio; Tassara Filippo — **ISOLA DEL LIRI**, Rotondi Carmine — **LEGNANO**, Scalvini Piero — **MEDA**, Lanzani Paolo — **MILANO**, Ancona comm. ing. prof. Ugo; Artom Guido; Bonacossa Primo; Bottigelli Carlo; Duaigües Antonio; Fraschini Antonio; Gallarati Scotti Gian Carlo Principe di Molfetta; Legnani Carlo; Levi Achille; Mangili cav. Marco Innocente; Marazza ing. Guido; Mondaini Lamberto; Rusconi Ettore; Taveggia Tullio; Viganò Enrico — **MONTEVIDEO**, Defey Ebalo — **NAPOLI**, Berlingieri barone Annibale — **PALAZZOLO SULL'OGLIO**, Niggeler Giovanni — **RIVOLI**, Dosio avv. Adolfo — **ROMA**, Cravanzola Domenico; Gurnée Augustus C.; Società Geografica Italiana — **S. VITO AL TAGLIAMENTO**, Fadelli Guido — **SUSA**, Minoli ing. Terenzio — **TERAMO**, Muzii avv. Muzio — **TORINO**, Lancia Vincenzo; Maleotti Angelo Marietti Pietro; Sacchi ing. Francesco; Siccardi G. B.; Simondetti cav. Luigi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Adorni ten. Guido, Bertolani cap. Luigi, Bisio cap. Giustino, Giacchero ten. Giacomo, Grechi Paolo, Lingua geom. Giovanni, Minella ten. Francesco, Ponzano Armando, Ravasi ten. Paolino, Sabia ten. Vincenzo.
Acqui. — Bruzzone Tomaso.
Asti. — Antoldi cap. Arrigo, Baldassari cap. Eliseo, Ditta G. Nosenzo e Figli, Olivazzi della Spineda conte Lorenzo, Reynaud Arturo.
Borgo S. Martino. — Forni Emilio.
Casale Monferrato. — Bertone geom. Carlo, Ferraris Lorenzo, Graziano Secondo, Piana Manlio, Sagliotti ten. Giuseppe.
Sala Monferrato. — Francia dott. Giuseppe, Giachino Andrea.
Tortona. — Bordonaro cap. Luigi, Fasella ten. Paolo, Guida prof. Cesare, Napoli cap. Giuseppe, Rolandi Ricci capitano Ernesto, Rossi magg. Vittorio, Tartara cap. Giovanni.
Valenza. — Repossi Francesco.
ANCONA. — Bedarida Carlo, Comando del VII Corpo d'Armata, Sinigaglia Giorgio.
Iesi. — Ferretti Federico.
Morro d'Alba. — Solazzi Gino.
Osimo. — Gallo conte Giacomo.
AQUILA. - *Introdacqua*. — D'Eramo Ercole.
AREZZO. - *Bibbiena*. — Lolli Mattia.
S. Giovanni Valdarno. — Gensini Carlo.
ASCOLI PICENO. - *Amandola*. — Bertinelli Giunio.
Fermo. — Scattini Alessandro.
Monterubbiano. — Centanni Giuseppe.
AVELLINO. - *Cairano*. — Ruberto Sabino.
Montefusco. — Gennaro Annunziato.
Montella. — Caruso Giuseppe.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all' Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Este
— *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivi*
ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento

BARI. — Suppa Alfredo
Altamura. — Sabini conte Pasquale.
Gravina. — Adesso ing. Stefano.
BELLUNO. — Sala Convegno Ufficiali 68° Reggimento Fanteria.
Cencenighe. — De Biasio Mario, Fontanive Angelo, Fontanive Carlo, Pellegrini Valerio.
Perarolo. — Del Favero Andrea.
BENEVENTO. — De Campo ten. Secondo, Mangini geom. Carlo.
BERGAMO. — Calvi nob. Giuseppe, Pesenti not. Marcello, Ramoino Bernardo, Valsecchi Francesco, Verduzio ten. Rodolfo, Zanetti Guido.
Calcio. — Andreini Erasmo, Cinquini Francesco, Curti Attilio, Orini Rodolfo.
Cividale al Piano. — Pizzigallo Sante.
Fino del Monte. — Oprandi Angelo.
Monticelli Borgogna. — Baizini Francesco.
Osio Sotto. — Casciola don Brizio.
Pumenengo. — Cella Edoardo, Granata Giovanni.
S. Pellegrino. — Cavenago Carlo, Fontana Paolo, Re Giovanni.
Zogno. — Società per il Miglioramento.
BOLOGNA. — Baruffi Giuseppe, Borsari Gildo, Bosellini dott. Pietro, Fabbri Antonio, Fiorini Alfredo, Gandolfi ingegnere Carlo Alberto, Guizzardi Ugo, Massei conte Alberto, Sandoni Raffaele, Santini Romeo, Tomba Alfonso.
Bentivoglio. — Tonolla dott. Francesco.
Castel S. Pietro E. — Calamosca Giovanni.
Crevalcore. — Meletti Lorenzo, Municipio.
Imola. — Bertini Giuseppe, Pasini Arrigo, Rossi Angelo.
BRESCIA. — Bevilacqua ing. Santo, De Benedetti cap. Edoardo, Ercoli Attilio, Guizzetti Luigi, Moretti cav. avv. Pio, Portesi Eugenio, Ricci ing. Luigi, Rovetta Adolfo.
Bagnolo. — Tinti Annibale.
Breno. — Foccoli Ottorino.
Capriolo. — Paratico Amerigo.
Chiari. — Liprandi ten. Ernesto.
Desenzano. — Mutti Pietro.
Fornaci. — Spagnoli Giovanni.
Gardone Riviera. — Società Stazione Climatica.
Iseo. — Girardi Ferruccio.
Milzano. — Bonetti Enrico.
Pontevico. — Sartorelli Carlo.
Pralboino. — Gramatica Antonio.
Rezzato. — Società Ciclistica.
Salò. — Comencini ing. Cesare, Salvadori Luigi.
Tremosine. — Benuzzi Francesco.
Urago d'Oglio. — Salvoni Luigi.
Volciano. — Beghini Andrea.
CAGLIARI. — Dessy Deliperi avv. Gavino.
Calasetta. — Capecchi dott. Lino.
Ierzu. — Rossi Paolo, Torre Antonio.
Iglesias. — Ferrari Geminiani.
Mogoro. — Paderi Flores nob. Sisimio.
Nuraminis. — Balzelia Benedetto, Meloni dott. Ercole.
Sanluri. — Cabras Vittorio, Charenn Raoul, Lotti Giulio, Marchisone Arturo, Matteoda ten. Giacomo.
Sant'Antioco. — Sanna Francesco.
Villacidro. — Garaù ing. Melchiorre.
Villamassargia. — Mascia Salvatore.
CALTANISSETTA. — Tortora ing. cav. Giuseppe.
Pietraperzia. — Nicoletti dott. Giulio.
CAMPOBASSO. — Baldini Giovanni.
Isernia. — Donnarumma Michele, Giustini Alfredo.
CASERTA. — Basso ten. Antonio, Circolo Ufficiali 10° Artiglieria, Conzo ing. Vincenzo, Guidotti cap. Guido, Liberatore Tomaso, Pietro Salvatore.
Gaeta. — Ferrari ten. Paolo.
Isola del Liri. — Tarozzi Luigi.
CATANIA. — Di Lorenzo di Castelluccio march. Nicola, Grimaldi prof. G. P., Lombardi Alonzo Ignazio, Mannino Alcalà Francesco.
Caltagirone. — Bondielli Angelo.
CHIETI. — Boris cap. Gabriele, De Sarno Alessandro, De Vecchi ten. Carlo, Guadagni cav. magg. Pilado, Guerritore cav. magg. Nicola, Oro cap. Vincenzo, Ricciardi ten. Gaetano, Zecca Giovanni.
COMO. — Bay Angelo, Brogi Gino, Circolo Ufficiali 65° Fanteria, Savonelli rag. Camillo, Scudoianzoni dott. Italo.
Acquate. — Ripamonti Pippo.
Angera. — Forni Emilio, Selva dott. Giuseppe.
Asso. — Curioni Antonio.
Azzano. — Magatti Oscar.
Besozzo. — Cattaneo Ercole.
Dolzago. — Benassedo don Pietro.
Fino Mornasco. — Casiraghi Federico.
Gemonio. — Tibiletti Vittorino.
Lecco. — Airoldi Giuseppe.
Ligurno. — Premoli Giuseppe.
Luvinate. — Vanotti Alessandro.
Marchirolo. — Pellini Olimpio.
Merate. — Cassone rag. Enrico.
Mesenzana. — De Tomasi Pietro.
Rancio. — Negri Umberto.
COSENZA. — Baratta ten. Agostino.
Castrovillari. — De Perino ing. Luigi.
Paola. — Buonapane ing. Filippo.
Rossano Calabro. — Lualdi Luigi.
CREMONA. — Gosi Isaia, Testa Fochi cap. Massimo.
Cappella Picenardi. — Garavelli Giorgio.
Crema. — Borroni rag. Benedetto, Marignoni Luigi.
Olmeneta. — Bellotti Alfredo.
Soresina. — Puerari Luigi.
Vailate. — Agnelli Paolo.
CUNEO. — Galliano Amedeo, Rebaudengo Cesare.
Alba. — Legnani Angelo, Mermet cav. Augusto.
Boves. — Fassini Cesare.
Brà. — Bonardi Giov. Maria, Sala Convegno Ufficiali 77° Fanteria.
Cherasco. — Bona Geom. G. B.
Magliano Alba. — Raimondo ing. Achille.
Monlanera. — Tomatis geom. Giovanni
Revello. — Bertoletti Giovanni.
Roccadebaldi. — Danna geom. Bernardo.
Saluzzo. — Isasca avv. Vittorio, Moro geom. Giuseppe.
Savigliano. — Ajmerito Tomaso, Barberis Gabriele, Brovarone Elisio, Chiattone ing. Giovanni, Dominici Agostino, Fea Antonio, Musso Edoardo, Pasquinoli Aleardo, Pipino Luigi, Rogier ing. Guglielmo, Torcetta Enrico.
Valdieri. — Baretto Giacomo.
FERRARA. — Bagni Alberto, Cavallari Guelfo, Gallerani Giuseppe, Levi rag. Ugo, Luporini ten. Luigi, Mazzanti Raffaele.
FIRENZE. — Baldini avv. Tomaso, Bandiera Angelo, Barberis cap. Plinio, Bellini Dalle Stelle Giovanni Nello, Borelli Guido, Bruno cav. Vittorio, Calderai Mario, Canonico magg. Vittorio, Ciappei Gilberto, Dalmasso Luigi, Delle Fratte Tito, Dellicolli cap. Saverio, Levick Riccardo, Lugaro Enrico, Magherini Silvio, Magnini Natale, Materassi rag. Enrico, Montalcini avv. Giuseppe, Pampaloni Oreste, Parenti Luigi, Quin Wyndham, QUIN WYNDHAM EVA, QUIN C. W., QUIN O. W., Ragnini Milziade, Resio Ottavio, Rossini Armando, Sciascia Gino, Sugliano Pietro, Tommasini cap. Icilio, Tordi Sinibaldo, Ulivier cav. uff. Carlo.
Barberino di Mugello. — Parri Felice.
Firenzuola. — Guadagni M. ing. Bernardo.
Pistoia. — Boccacini Ubaldo, Morozzo della Rocca conte Giuseppe.
FOGGIA. — Cardone Achille, Mangano Sebastiano.
Apricena. — Martello Matteo avv. Luigi.
FORLI'. — Bellucci cap. Giuseppe, Codebò Mario, Fabroni Gino, Pasini Pasio, Prati Anselmo, Stanghellini Antonio.
Rimini. — DES VERGERS DE TOULONGEON MARCHESA HELENE.
GENOVA. — Ardoino Michele, Balbi Federico, Burlando Federico, Campodonico comm. Attilio, Campos ing. Aldo, Capra Carlo, Ceccarelli Gian Leopoldo, Ciurlo Enrico, De Paoli dott. Ezzelino, Elli Antonio, Fossati can. Paolo, Franzini Luigi Andrea, Gareffi Francesco, Ghigo Evasio, Gianolio Emanuele, Grasso Federico, Grasso Puglisi ing. Santo, Levi dott. Ernesto, Lillo Samuele, Luzzati avv. Aldo, Mallarini avv. Arminio, Mangiapan Giorgio, Mazza prof. Andrea, Menascy Cesare, Morello comm. Luigi, Petitbon Vito, Picilli Antonio, Pitteri Giuseppe, Remaggi Carlo, Rezzano Angelo, Ricca Camillo, Righetti don Giacomo, Sala Convegno Ufficiali 76° Fanteria, Salvoni conte ing. Silvio, Sanguineti Giuseppe, Sansebastiano Enrico, Sbordoni ing. Ettore, Sismondi Alfredo, Società F. R. A. M., Valerio Marziale Felice, Zaccara Angelo.
Albenga. — Capasso ten. Alberto, Duse ten. Ettore, Stivala Rodolfo.
Bolzanelo. — Bongiovanni G. B.
Chiavari. — Rivarola Giuseppe M.
Cisano. — Scrigna Damiano.
Cornigliano Ligure. — Calvi Luigi.
Isoverde. — Sessarego don Gaetano.
Pietra Ligure. — Macciò ing. Antioco.
Prà. — Leumann Alfredo.
Rapallo. — Raschieri Amilcare.
Rivarolo Ligure. — Gaido Carlo.
Sampierdarena. — Adriani Ottorino, Testori Guido.
Savona. — Noceto Mario.
Sestri Levante. — Prato dott. Angelo.
Spezia. — Audisio Arturo, Bellotto Romano, Del Carpio prof. Alfredo, Forfori ten. Tomaso, Maruili Yoel, Parvopassu Francesco, Viglione avv. Giacinto.
Varese Ligure. — Leonardini Francesco
GIRGENTI. — Vasile rag. Francesco.
Ribera. — Casella geom. Umberto.
GROSSETO. — Angeletti Israele, Animali Giulio, Crosara Leonardo, Leoni Gioberto, Marchi ing. Ersilio, Provenzale Francesco, Rabbaglietti Bruto, Tortolini avv. Giuseppe.
LECCE. — Ardinghi Antonio, Capouili Carlo, Cardone ten. Alfredo, Gaddi Aristide, Grosso ten. Raffaele, Lubelli Giuseppe, Moramarco Giovanni, Neva ten. Alfredo, Spina ten. Raffaele, Stasi ten. Fernando, Zadotti ten. Ennio.
Galatina. — Angelini Diego.
Gallipoli. — Barba Sebastiano, Di Monti rag. Michele, Leopizzi Alberto, Sassone Felice.
Magliè. — Tamborino Paolo.
Manduria. — Schiavoni Giovanni.
Nardò. — Tafuri barone Antonio.
LIVORNO. — Bottari Giulio, Carisio Riccardo, Del Nero Ghino, Lovisetto Romualdo, Ortalli Dino, Rosselli Raffaello, Semmola Edoardo.
Rio Marina. — Tonietti Dino.
LUCCA. — Cappellini avv. Antonio, Gattai Carlo.
Bagni di Montecatini. — Casati Enrico.
Viareggio. — Bournique Luigi, Del Vivo Riccardo.
MACERATA. - *Camerino.* — Ambrosi Gastone, Partenope Giovanni, Partenope Giuseppe.
MANTOVA. — Farina dott. Francesco, Schiavon Giovanni, Troni Umberto.
Bigarello. — Biasoli Francesco, Castagnari Vincenzo, Catalani Antonio.
Canicossa. — Vareschi ing. Mentore.
Gazzoldo degli Ippoliti. — Barbieri ing. Giuseppe.
Poggio Rusco. — Buttafochi Lorenzo.
Suzzara. — Dall'Oglio Camillo.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Denham Laurence, Lester O. Green, Whitium Frederich.
Pontremoli. — Tonelli Enrico.
MESSINA. — Ufficio Tecnico Provinciale
Lipari. — De Pasquale Filippo.
Naso. — Frassari avv. Francesco.
MILANO. — Acerboni Mario, Allievi Paolo, Ambrosetti Rodolfo, Ambrosio Carmine, Ancona ing. Gustavo, Arici Alfredo, ArrigoniColombo, Aschei Bruno, Associazione Studenti, Bacchetta Alberico, Ballarelli Luigi, Bareggi Angelo, Barlassina Angelo, Barozzi Giuseppe, Bassetti Ambrogio, Belloli Andrea, BENEGGI ANNA, Beretta Mario, BERNASCONI IRENE, Bertoliam Giuseppe, Bertoncini Luigi, Bianchi Vittorio, Biffi rag. Carlo, Bigi Egidio, Biraghi ing. Pietro, Bonandrini Giovanni, Bonfiglio ing. Carlo, Borromeo dott. Carlo, Borsani Carlo, BOTTIGELLI BERTOLANI IDA, Brambilla Alessandro, Braschi Mario, Bravo Carlo, Bruni Luigi, Buratti Noè, Bussola Alberto, Butti Luigi, Campoliett cap. Nicola, Canetta Leopoldo, Canonico Lorenzo, Cappuccini Alessandro,

Carli ing. Felice, Castelfranchi Gaetano, CASTELLI IRENE, Catinella Francesco Paolo, Cattaneo ing. Paolo, Cavagna di Gualdana Giuseppe, Cecchini Giovanni, Chiapasco Giovanni Mario, Cioeca Eugenio, Collegio Calchi Taeggi, Colombo Carlo, Colombo Francesco, Colombo Guido, Colombo Luigi, Comotti Agostino, Concialini Livio, Consonni Achille, Corbetta Guido, Cotta Ramusino Alfredo, Croce Angelo, Cusani Rodolfo, Da Fano Guido, Daladini Rinaldo, Dal Palù Fausto, Deganello ing. Dante, De Marchi dottor Marco Derungs Maurizio, De Stefani ing. Lino, Dovoti Giovanni, Direzione Commissariato Militare, Elli Piero, Ermolli dott. Luciano, Fabris Piero, Faccini rag. Silvio, Farina Alessandro, Ferrario Gianni Egidio, Ferrero Sebastiano, Fontana Angelo, Fontana Mario, Freyrie Vittorio Emanuele, Galli ing. Paolo, Gandolfi Luigi, Gasparoli don Lodovico, Gatti Emilio, Gerli Felice, Gerosa Salvatore, Gervaso Alfonso, Ghioldi Carlo, Grandi Rinaldo, Grassi Giuseppe, Guazzi Guglielmo, Guzzi Alfredo, Hartemobile E., Kientz Lodovico, Kovordànyi August, Krassich, Lanzeni Raffaele, Liotta Giuseppe, Longoni Leonardo, Lupi Enrico, Macaluso dott. Matteo, Maggi ing. Giovanni, Magistretti Vincenzo, Mantegazza prof. Claudio, Martinelli Carlo, Martini Carlo, Massa Achille, Meloni Giuseppe, Meyer Giovanni, Milanesi magg. Arturo, Mognaschi Luigi, Mondini Lorenzo, Moneta Enrico, Monti Costantino, Monti Gian Carlo, Monti rag. Pietro, Monti Riccardo, Morbidelli Guerrino, Mosterts Giorgio, Mottana Eugenio, Mussi Giuseppe, Nai Enrico, Napione Silvio, Nappi Giuseppe, Navarini Alessandro, Nova Guglielmo, Oriani Giorgio, Ornago Aldo, Pampuro Sebastiano, Parravicini dott. Ugo, Parsenziani Aldo, Pecchio Ghiringhelli rag. nob. Giovanni, Peluso ten. Diego, Penegrini ing. Enrico, Piccoli dott. Ettore, Piccoli Roberto, Poletti Enrico, Porini avv. Mario, Portaluppi Osmano, Prandoni ing. Emilio, Puviani Giuseppe, Rampone Egidio, RAVIZZA LINA, Ravizza Teofilo, Repossi dott. prof. Emilio, Resmini Cesare, Restelli Arnaldo, Rigamonti Saverio, Rivolta dottor Giuseppe, Rossi Adolfo, Rossi ing. Edoardo, Rossi Giuseppe, Rossi Umberto, Rota Alessandro, Roveda Enrico, Rusconi Carlo, Salandra Giuseppe, Saltarelli Assunto, Santacroce Tito, Saracchi Luigi, Scarpellini Elia Giulio, Schonbeck Marcello, Scipioni Scipione, Scotti dott. rag. Piero, Secondo ing. Enrico, Serpieri Arrigo, Serra Francesco, Serra ing. Luigi, Silvera Carlo, Sozzini Paolo, Spinelli Guido, Stringa Carlo, Tacchini Ercole, Tensi Federico, Tentori Luigi, Tisseyre Charles, Tizzerio Oreste, Torchio Giacomo, Torriani Rodolfo, Valagussa Teodoro, Valsecchi Alessandro, Ventura Angelo, Verza Giuseppe, Vigna Pietro, Viscovich Emilio, Volpe Mario, Volpi Pietro, Zannoni dott. Ilario, Zappa Giuliano.

Borsano. — Società Ciclistica.
Bruzzano. — Mosca rag. Paolo.
Busto Arsizio. — Bonomi Luigi, Comerio Felice, Ferrario Giovanni.
Calò Brianza. — Terruzzi Elia.
Cambiago. — Riva Francesco, Tresoldi Ambrogio.
Carate Brianza. — Ferrario rag. Nino.
Cascina Bovati. — Gelosa Giuseppe.
Casorate Sempione. — Hermann Antonio.
Cassano. — Cecchetti Gerolamo, Volonteri Floro.
Cassano Magnago. — Marelli Remo.
Cassinetta di Lugagnano. — Majneri nob. Paolo.
Cernusco. — Brambilla Pisoni Ernesto.
Cervignano. — Zanchi Leonello.
Codogno. — Grechi Francesco Emilio, Grosso Ignazio, Soffientini Pierino.
Cusano sul Seveso. — Aliprandi Virgilio.
Fagnano Olona. — Ripamonti Napoleone.
Gallarate. — Chiocchi Umberto, Sacconaghi Manlio.
Gorgonzola. — Barbieri Siro.
Gorla Minore. — Guelpa Erminio.
Greco. — Schieppati Carlo.
Legnano. — Caiati Giovanni.
Lodi. — Bertuzzi Ernesto, Manzoni Angelo.
Meda. — Fumagalli Mario.
Monza. — Pennati Filippo, Redaelli Valentino.
Nerviano. — Bartesaghi Ambrogio.
Olgiate Olona. — Codecà rag. Angelo.
Saronno. — Morganti Michele.
Seregno. — Bossi prof. don Domenico.
Triuggio. — Caneva G. G.
Vaprio d'Adda. — Gori Adolfo, Greppi Giulio, Sioli Ugo.
MODENA. — Bondi ten. Leonida, De Marsellis avv. Michele, Girotto Mario, Levi Giorgio, Manfredini Mario, Marini Camillo, Trenti Francesco.
Carpi. — Barbieri Umberto.
Finale Emilia. — Bonacini dott. Pio, Bregoli Antonio, Casoni Giovanni, Cattabriga Vittorio, Fergnani Primo, Grossi Araldo Vittore, Palazzini Oreste, Passerini Paolo, Silvestri Gino, Silvestri Renato.
Reno Finalese. — Malaguti Mercurio.
Vignola. — Biagini Renato, D'Amico Francesco Giuseppe, Ripandelli Paolo.
NAPOLI. — Bianco Arturo, Bramante Gabriele, Capilongo dott. L., Falanga Mario, Genevois Marcello, PALLADINO EUSAPIA, Rigato ten. Narciso, Rosso avv. Carlo, Scribante Paolo.
Torre Annunziata. — Finzi Ezio.
NOVARA. — Colombo Filippo, Costa cap. Luigi, Curato Oddone, Ferreri ten. Umberto, Giani cap. Evaristo, Giannoni Alfredo, Gilardi cap. Angelo, Pesati Rodolfo.
Arona. — Cimelli Giuseppe, Tommasina ing. Quintino.
Barde. — Ravaschietto Ottavio.
Biella. — Biotto dott. Giuseppe, Bona Egidio, Giacobone Adalgiso, Perolo Aldo, Segre rag. Alfredo.
Campiglia Cervo. — Magnani Celso.
Cannobio. — Vietti dott. Giuseppe.
Domodossola. — Galli prof. Pietro.
Guarona Sesia. — Barone Raffaele.
Intra. — Minoli Natale.
Macugnaga. — Oberto Pietro.
Omegna. — Majoli Giuseppe, Varrati Ennio.
Pallanza. — Boltraffio nob. dott. Giorgio.
Romentino. — Porzio Giovanni.
Serravalle Sesia. — Pilotti Mario.
Vallemosso. — Mazzio Cesare.
Varallo. — Bertoli Giacomo.
Vercelli. — Invernizzi Pietro, Tartaglini Iginio, Tavallini Edoardo, Tavallini dott. Piero.
Vogogna. — Magistrini Antonio.
PADOVA. — Breda Stefano, Degli Azzoni Avogadro conte Azzo, Melita cap. Giuseppe, Povoleri Giov. Battista, Stiani dott. Umberto.
Campodarsego. — Rizzo Luigi.
Carmignano di Brenta. — Veronese Luigi.
Cittadella. — Cremaschi Annibale, Mesirca Gino.
Este. — Capodaglio Augusto.
PALERMO. — Abbate ing. Remo, Butti rag. Ferdinando, Drago ing. Eliodoro.
PARMA. — Bertani dott. Ernesto, Morini Armando.
Borgotaro. — Bovori Giacomo, Giovanoli Alpino, Vietti Oscar.
Fornovo di Taro. — Zanella geom. Guglielmo.
Zibello. — Michiara Virginio.
PAVIA. — Beretta Carlo, Farneti Rodolfo, Padova Giuseppe, Pamponini cav. magg. Luigi, Pavesi Luigi, Poletti cap. Luigi, Spizzi Angelo, Tognoli dott. Guido, Veneroni Pietro.
Castelletto Po. — Pedemonti ing. Achille.
Ferrera Erbognone. — Beoichi dott. Carlo.
Mortara. — Boffi prof. Angelo, Bonacossa ing. Armando.
Nicorvo. — Belasio geom. Ettore.
Vigevano. — Ceretti Antonio, Circolo di Ricreazione e Lettura, Colli Cantone rag. Federico, Fumagalli Cesare, Prina Pietro, Scalfi Felice.
Vigonzone. — Cabrini Angelo.
Voghera. — Balduzzi geom. Vittorio, Credazzi ing. Gustavo.
PERUGIA. — Campitelli Francesco, Gabinetto di Geologia e Litologia, Muzzioli Antonio.
Città della Pieve. — Mazzuoli Antonio.
Foligno. — Micheli Guido.
Orvieto. — Nannarelli Armenio, Sandozzi Attilio.
Spello. — Municipio.
PESARO. — Scipioni dott. Giuseppe.
PIACENZA. — Faustini Guglielmo, Ghirelli ten. Giovanni, Pigatti ing. Giuseppe, Quenda dott. Enrico, Ranza Beniamino.
Borgonovo. — Astorri ing. Carlo.
Ponte dell'Olio. — Tammi geom. Ernesto.
PISA. — Chelini rag. Corrado.
Campiglia Marittima. — Mussio F. Luigi.
Marti. — Mangini Ottavio.
Pontedera. — Serafini Serafino Tullio.
Portovecchio di Piombino. — Borrione Giovanni, Vannini ing. Giovanni.
PORTO MAURIZIO. — Damesin Jean.
Diano Marina. — MONTALENTI DOTT. ROSETTA ENRICA.
S. Remo. — Minoja Anselmo.
Ventimiglia. — Feroldi rag. Edmondo.
POTENZA. - *Grottole.* — Bianco Francesco.
Matera. — Lipparini Giuseppe, Petracca ing. Eugenio.
S. Chirico Raparo. — Costantini Arrigo, Madurno Giuseppe, Samaritani Davide.
RAVENNA. — Bucci Carlo, Società Sport Club.
Bagnacavallo. — Foschini Antonio G.
Conselice. — Fusconi dott. Egidio, Gardenghi Oreste.
Lugo. — Rimondini ing. Pietro.
REGGIO CALABRIA. - *Mammola.* — Basillaro Aly avv. Carmelo.
REGGIO EMILIA. — Alai Antonio, Bertolini rag. Ferruccio, Carboni prof. Giuseppe, Cassoli conte Carlo, Ferrarini Enrico, Lancelotti Roberto, Saporetti Francesco.
Currada. — Curti Orlando.
Guastalla. — Bertola dott. Silvio, Passerini Nestore.
S. Sisto di Poviglio. — Farina Eugenio.
ROMA. — Badaloni prof. cav. Giuseppe, Baduel Aldo, Berliri rag. Claudio, Berni Ilio, Bernieri Mario, Boccacci ten. Ezio, Brigante Colonna Gustavo, Bullo Antonio, Cattaneo Carlo, Cervi Giuseppe, Cianetti ten. Ettore, Croci Cesare, De Martino ing. Luigi, De Sanctis Paolo, Domeneghetti Carlo, Gargano cap. Angelo, Giungo cap. Pietro, Greppi Giorgio, Josini Romolo, Martini Ettore, Maselli ing. Camillo, Mengarelli Raniero, Mietzl Augusto, Mongiardini Giovanni, Morgante Luigi, Oriandi avv. Antonio, Pacini Ezio, Parodi dott. Edoardo, Patriarca avv. Giulio, Pieroni Romolo, Ponzio magg. Giacomo Giulio, Sala Convegno Ufficiali 3° Genio Specialisti, Schwalbe Carlo, Spinelli Calvello ten. col. Arturo, Vallerini dott. Enrico.
Ceprano. — Figoli cav. dott. Fausto.
Marino. — Bellagamba Augusto, Gioventù dott. Francesco, Labrisi Sollima Letterio, Padroni Salvatore, Zirano Enrico.
Tivoli. — Maviglia Giovanni.
Viterbo. — Brenti cap. Francesco.
ROVIGO. — Colorni Gastone.
Bergantino. — Lazzarini Vieri.
Lendinara. — Poncioni Giuseppe.
Massa Superiore. — Bonatti Primo.
SALERNO. — Fava avv. Alberto, Zarra dott. Nicola.
Nocera Inferiore. — Tortona Gaetano.
Sassari. — Maso prof. Giacomo.
Benetutti. — Mulas-Merou Michele.
SIRACUSA. - *Ragusa.* — Boscarino avv. Giuseppe.
SONDRIO. — Bertolini Agostino.
Chiavenna. — Ubiali Giovanni.
Grossotto. — Bertazzoni Lorenzo.
Mazzo. — Panizzera dott. Giuseppe.
Monte Spluga. — Capelli Giuseppe.
Tirano. — Righini Ottorino.
TERAMO. - *Campoli.* — Rozzi ing. Quintino.
Corropoli. — Ricci Giuseppe.
Nereto. — De Berardinis Umberto, Di Francesco Emidio.
Penne. — Vanni Vincenzo.

TORINO. — Ambrosio ten. Vittorio, Andreis Igino, Antonelli Arnaldo, Arduin avv. Gaetano, Avanzini Romolo, Bachi ton. Mario, Badanelli Alfonso, Baldioli avv. Adolfo, Ballesio Giovanni, Banchetti Angelo, Barolo Luigi, Bassani Giorgio, Becchis Osiride, Bernardi prof. Carlo, Bernardi avv. Luigi, Bernè Gino, Bertarelli gener. Edoardo, BERTOLINI MARIA, Bianchi Giuseppe Luigi, Bianchini Cesare, Birolo Michele, Bodojra Carlo, Boetti cav. Carlo, Boffa Filippo, Boffa ten. Romolo, Boger Luigi, Boggio Guglielmo, Boggio Marzet Alfredo, Bologna Carlo, Bora Arrigo, Borgna Ernesto, Borroni Giuseppe, Borsano Giovanni, Bosca Francesco, Bourcet Michele, Bricarelli Stefano, Brignone Gustavo, Brunetti Mario, Bruno Guido, Bruno Pietro, Brusa avvocato Carlo Franco, Bussolino Alberto, Buzio Felice, Canonico cav. Silvio, Capello Giuseppe, Carbone Giovanni, Cardonati Vincenzo, Carena Giacomo, Carnevale Giuseppe, Casalicchio dott. Carlo, Caselli Carlo, Casoli Adolfo, Catelli Giuseppe, Chiaves Luigi, Chionio Natale, Chionio Nuvoli maggior gen. Annibale, Conti dottor Gian Francesco, Cora Tomaso, Costa Fernando, Courtial Paul, Cuniberti avv. Ernesto, Damiani Giuseppe, Dazza rag. Marcello, A. De Agostini Mario, De Albertis G. Mario, De Angeli Mario, De Litala Armando, Della Casa Salvatore, Della Chiesa d'Isasco Nicolao Luigi, De Luca Pietro, De Marchi Augusto, De Maria cav. Giuseppe, De Rose Francesco, Diena Arturo, Dogliotti Alfredo, Dogliotti Giuseppe, Dolza Terenzio, Dondina Michele, Falco Giuseppe, Fasolis Nestore, Fassino Carlo, Favale Benedetto, Fea Antonio, Fea Giovanni, Fea Leandro, Fenia Andrea, Ferrari Pietro, Ferrero Alfieri, Ferrero Riccardo, Ferrero Vincenzo, Filippo dott. Ulrico, Finzi Amedeo, Fontana prof. Orlando, Fumelli Monti ten. Antenore, Gabbioli avv. Luigi, Gambone Francesco, Gariglio Giovanni, Garretti Giovanni, Gazzana Priaroggia avv. Alessandro, Gazzana Priaroggia avv. Vittorio, Gazzaniga Arturo, Gellato Giovanni. Genta Edoardo, Ghiglieno Carlo, Ghiglieno Francesco, Giani Carlo, Gibilaro avv. Amodeo, Gilli Mario, Gribado ing. Giovanni, Guglielmone Alessandro, Jacquier Giacomo, Jarach Eugenio, Jona Giuseppe, Labbadini Alessandro, La Fleure Giorgio, Lajolo Ettore, Lancellotti Giuseppe, Lange Augusto, Lanzone Francesco, Lanzone dott. Vittorio, Ledi Giulio, Locatelli ing. Cesare, Lova Francesco, Macchi Geom. Ippolito, Maffei Alberto, Maffiotti ing. Giov. Battista, Maggiolini di Mombercelli conte Enrico, Magnani Guido, Magni Mario, Magnino capitano Giovanni, Manoloff Alessandro, Marè Leandro, Marello Pilade, Marini Rinaldo, Martin Giovanni, Martinotti cap. Luigi, Maschio Giuseppe, Mazzetta cap. Angelo, Meinardi Enrico, Mercatali Giuseppe, Messa Carlo, Michetti Giovanni, Migliardi Giovanni, Mocchia di Coggiola Giuseppe, Monatori dott. Mario, Monti ten. Edoardo, Morelli Ennio, Morelli di Popolo Gustavo, Muriello Langton Rhoda Margaret, Mussi Egidio, Musso Paolo, Musso Secondo, Nutini ten. Lorenzo, Okresek ten. Carlo, Oriani Carlo, ORSI ROMA LIVIA, Osasco Tito, Ostorero Andrea, Ostorero Mario, Paganini ingegnere Guglielmo, Palmegiani cavaliero magg. Umberto, Parrocchia ingegnoro Lorenzo, Polagatta ten. Edoardo, Perdomo Enrico, Perino Vitalo, Perlo ten. Camillo, Perrone di S. Martino conte Eugenio, Petitti di Roreto ten. Lodovico, Piccardo avvocato Paolo, Pirzio Biroli ten. Alessandro, Plomitallo Francesco, Poma Carlo, Porino Alfredo, Pozzo cav. cap. Secondo, Prostinari Marcello, Pulciano nob. Edoardo, Raby avv. cav. Luigi, Ramassotto Maurizio, Ravera Carlo, Raviolo cap. Luigi, Rebora Mario, Richetta Alessandro, Rigoletti Pietro, Rippa avv. Enrico, Roggeri Costantino, Rolando avv. Luigi, RossottoGiuseppe, Rua Carlo, Rubatto Matteo, Ruffatto Pietro, Ruffino Antonio, Sacco Luigi, S. Martino di Strambino nob. Enrico, Sargian Alberto, Savino Pietro, Scarelli cav. ten. Cesare, Scavia Giuseppe, Schiesari Mario, Scuola di Guerra (Ufficio Logistica), Seif Giovanni, Segre Alberto, Sifola di S. Martino ten. Augusto, Simma Mario, Sitia Vittorio, Soldati ing. Giacinto, Soldati Umberto, Tallone Giovanni, Talmone Michele, Taricco rag. Giovanni, Testa tenente Umberto, Tosco Giuseppe, Treves Angelo, Trinchero Ersilio, Vallana dottor Arturo, Valli Luigi, Vasario ten. Giacomo, Vennai Carlo, Vercelli sotto ten. Carlo, Viano cap. Giovanni, Villa avvocato Goffredo, Visconti Francesco, Visconti Severo, Vizio Pietro, Vlachos Costantino, Zeppegno Felice, Zumaglini Oreste.

Almese. — Chiuminati Giuseppe, Rouchail G. Cesare.
Alpignano. — Boillat Giuseppe, Perino Alessandro.
Carignano. — Tesio Francesco.
Caselle Torinese. — Wohlschlegel Marcel.
Chieri. — Ceppi Giuseppe.
Chivasso. — Zenone Oreste.
Ciriè. — Alloa don Giuseppe.
Forno Rivara. — Beltramo Giulio, Garzini Angelo, Zanella Ermenegildo.
Giaveno. — Elia don Francesco.
Grugliasco. — Società Sportiva *Pro Grugliasco.*
Ivrea. — Aluffi geom. Alberto, Balocco cap. Pietro, Demaria dott. Federico.
La Thuile. — Bassignana Alfonso.
Oulx. — Ferraro Giov. B.
Pinerolo. — Allard Giuseppe, Calvi G. B., Degiorgis geom. Luigi, Maffei dottor Arturo.
Rivarolo Canavese. — Lavagno prof. Costanzo.
S. Giorgio Torinese. — Rigoletti dottor comm. Giorgio.
Susa. — Cerutti Giovanni.
Torre Pellice. — Iouve Giovanni.
Usseglio. — Cibrario Tachin Pietro.
Venaria. — Calcagni cap. Roberto.
Vigone. — Biblioteca Comunale.

TRAPANI. — Domingo barone Michele, Nuovo Circolo.
Monte S. Giuliano. — Fontana Giuseppe, Poma Mario.

TREVISO. — Apollonio Silvio, Bevacqua ten. Giovanni, Biondetti ing. Raimondo, Cappelli ten. Cesare, Melilli ten. Antonino, Pravato Giovanni, Ricchetti dott. Angelo, Valpreda capitano Bartolomeo, Zambon Bortolo.
Castelfranco. — Chiampo Francesco.

UDINE. — Cilento dott. Salvatore, Nicoletti Lucilio, Pecile Biagio, Pecile Giuseppe.
Ferrera di Cravagliana. — Marazza Silvestro.
Orsaria di Premariacco. — Zompicchati Ettore.
Palmanova. — Tellini rag. Ulisse.
Pasiano di Pordenone. — Castori rag. Guglielmo.
S. Vito al Tagliamento. — Unione Ciclistica Sanvitese.

VENEZIA. — Artioli Giuseppe, Avon Antonio, Cardin dott. Gianbattista, De Pieri Pietro, Gorleri di Diano march. G., Magrini ten. Giovanni, Manzini capitano Augusto, Miotti Antonio, Pessina Ottavio, Piccini Torquato, Quintavalle Umberto, Saviane Filiberto, Stivanello Giorgio, Stivanello Paolo, Trevisan Alessandro, Visconti Prasca Giulio.
Mestre. — Società Servizi Automobilistici Veneti.
Mira. — Dello Starba dott. Bruno.
Spinea. — Padoa ing. Guido.

VERONA. — Bernini conte G. B., Carsillo Vincenzo, Casagrande rag. Silvostro, Cunari Ardiccio, Do Michelis ten. Attilio, Gambigliani Zoccoli Adolfo, Manenti ten. Luigi, Marini Amilcare, Masprone Alberto, Masprone cav. Giovanni, Montevecchi Virginio, Rizzardi conte Alberto, Rovati Riccardo.
Bardolino. — Monesi dott. Giulio.
Bonavigo. — Pasetto Giov. B.
Rivoli Veronese. — Gerboni Attilio.
S. Bonifacio. — Anti rag. Umberto, Tacchini Antonio.
Sommacampagna. — Caprara rag. Luigi.
Tregnago. — Washington Amici.

VICENZA. — Belloni Romolo, Riboni Pietro.
Bassano. — Sala Giovanni.
Longare. — Miani Guido.
Piovene. — Fedeli Cesare.

COLONIA ERITREA. - *Adi-Ugri.* — Tancredi cap. Alfonso.

Estero.

EUROPA.

Austria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Boban Giuseppe, Braulin Carlo, Brescia Mario, Lui Michele, Ressa Francesco, Siega Giuseppe, Sillani Giuseppe, Tremel Pasquale, Vicelli Pino.
Pola per *Ninfea.* — Giurgevich Eugenio.
Pola. — Alessandrino Enrico.
TRENTINO. - *Cles.* — Casna dott. Giovanni.
Riva di Trento. — Luciolli Giuseppe.
S. Michele. — Seiler Giovanni.
Tione. — Sanda Silvino.
Trento. — Gressel dott. Agostino, Leveghi Narciso.

Ungheria.

Fiume. — Paulovatz Rodolfo.

Francia.

PARIGI. — Le Marquis de Biron.
Villeneuve la Dondagre. — Papavoine A.
MONACO PRINCIPATO. — Mannello Giuseppe, Notari Andrea, Pugnet Vittorio.

Germania.

Differdange. — Giovannoni Angelo.
Esslingen s-Nekar. — Schmid Emilio.
Monaco Baviera. — Freitaz Carl Stefan.

Grecia.

Pireo. — Marsich Antonio.

Inghilterra.

Londra. — Granger John Flauter.

Svizzera.

CANTONE DI GLARUS. - *Glarus.* — Leonardi Ambrogio.
CANTONE DI S. GALLO. - *Lichteinsteig.* — Dagasso Cesare.
St. Gallen. — Roccatagliata Alberto.
CANTONE DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Lapenna Filippo.
CANTON TICINO. - *Calprino.* — Gargantini Alfonso.
Cassarate. — Cadario Emilio, Tadini Cristoforo.
Chiasso. — Fontana Guido.
Lugano. — Brughera Emilio, Charbon Ernest.

AFRICA.

TUNISIA. - *Sousse.* — Uzan dott. cav. Clemente.

AMERICA SETTENTRIONALE.

STATI UNITI. - *Boston.* — Hartley Harry.
New Rochelle. — Fontanella Luigi, Mariot Costantino.
New York. — Bertrand L. Faylor, Crane Middlebrook Henry.
Port Washington. — Warner Mifflin Leeds.

AMERICA MERIDIONALE.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Carbone Arturo, Ferretti Virgilio, Simonetti Giuseppe.

Uruguay.

Montevideo. — Carrasquet Pietro A.
S. José de Mayo. — Bruzzeches Vincenzo.

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ANNO XIII - N. 5 MAGGIO 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

TRIESTE IN OCCASIONE DEL CONVEGNO GENERALE DEL TOURING CLUB ITALIANO ✠ ✠ ✠ 28 E 29 GIUGNO 1907 ✠ ✠ ✠

Il Convegno.

« Quali colombe dal disio chiamate »

verso Trieste le macchine s'accingono a volare in schiere compatte: l'anima nostra con loro;

« Sì forte fu l'affettuoso grido »

che pervenne coll'invito diramato dal Comitato, in cui sono rappresentati il Consolato tergestino del nostro Touring Club, e le più elette Società sportive locali.

Chi non ha palpitato per il nome di Trieste? Ridata la regina dell'Adriatico alla madre patria, lo si udì pronunciare come solo estremo propugnacolo d'italianità di fronte a genti che hanno per sogno la padronanza del bel mare, tramite storico alle ricchezze dell'Oriente. Fu amore cosciente alla vigile sentinella, la quale, alla fiumana di genti straniere, che sempre incalzò giù dalla più orientale depressione dell'Alpe per la mala via da Alboino in poi da tutti i barbari percorsa, tenne argine fino ad ora, agitando immacolato un vessillo, che le fu tramandato dalla madre della latina civiltà, da quando il nome di Giulio fu scolpito sulle vette dietro a lei biancheggianti, e da Augusto fu assegnato il limite alla estrema italica regione, appunto ove Dante lo fissa in un verso che non si cancellerà giammai.

Voliamo, voliamo ad essa.

La Cattedrale di San Giusto.

Il Timavo.

Eccola là, lontano, come una striscia opalina, come una fantasmagoria, oltre il primo lembo di mare che si scorge da chi viene per il Friuli. Non appena oltrepassate le romane terme di Monfalcone, la via sta per salire allato d'un piccolo fiume, breve, breve, come fosse insenatura del mare, ma d'un subito singolarmente largo e gonfio e già navigabile, perchè ha un misterioso passaggio sotterraneo attraverso l'arido Carso, che si ritiene collegato al fiume, inabissato rumoreggiando nelle voragini di S. Canziano, nell'oscurità di sorprendenti caverne.

E' il Timavo, che Virgilio celebrò nell'Eneide; lì scorazzarono i cavalli di Diomede, e un delubro sorgea ove or resta un'antica gotica chiesuola; sul nudo colle lì presso le viti diedero il vino prelibato, che preferito libavasi alla mensa della consorte di Augusto.

Si sale una lunga erta. Il golfo dispiega a poco a poco tutta la sua magnificenza. A destra un maniero, austeramente piantato sopra una roccia a picco sul

Panorama di Trieste.

mare, con altro, caduto in ruderi pittoreschi, di fronte ad un enorme blocco sul mare, che cara leggenda dice *Sasso di Dante*. Il poeta, che vide forse da Pola *tutto il loco varo* per le arche di genti latine, si soffermò presso i potenti castellani di Duino?

Si sale ancora. Giù una insenatura di mare accoglie i bagni di Sistrana: l'antico *Sistillianum*, ove Epulo, autoctono degli Istri, oppose la prima resistenza ai Romani; ben fiera resistenza, finita con tragicità da epopea nell'or dissepolta Nesazio, quale fu cantata dallo smarrito poema di Ostio e da pagine scultorie di Livio, ma che finì in connubio d'amore, testimoniato dall'incantevole Arena, che, come corona di sposa, Roma posò su Pola.

Di Aquileia, ove si concentrarono le legioni di quella felice latina conquista, si vede emerger lontano il massimo campanile dei prepotenti patriarchi. Biancheggiante isoletta, s'intravvede al limite dell'ultima laguna Grado, che diede a Venezia da prima le genti, poi il suo patriarcato.

Di fronte, come braccio proteso che saluti, la terra dell'Istria, colla forte sua Pirano, leonessa per ogni offesa nazionale.

Il Carso.

La salita finisce. S'è raggiunto l'altipiano del Carso, nudo, desolato, duro come il macigno dei marmi che si caricavano ad Aurisina — la Nabresina ferroviaria della via di Vienna — per render fastosi i principali suoi edifici. Paesaggio singolare per disordinata asperità di sasso, per tumultuosi avvallamenti improvvisi, che per breve tratto si attraversa, per vedere improvvisamente, alle serpentine di Contorello, ricomparire il golfo. Questa volta, più dall'alto, pare più ampio, più sfolgorante, per la luce che brilla di mille riflessi. Trieste, più bella, si specchia nell'onde. A lei si discende, volando ai fianchi della aprica riviera di Barcola, lasciando a tergo il castello di Miramar, di cui Carducci eternò col canto il tragico destino. A fianco s'elevano grottose le pareti dell'altipiano, che Opcina domina come una vedetta, dalla vista superba.

Il Canal Grande.

In città ci colpirà d'un subito il febbrile movimento commerciale, che dalle sue rive si prolunga ai porti ed alle stazioni. Il mare, coi suoi navigli, è interrotto da moli, da han gar, da murature di magazzini. Appena più innanzi di viene più libero, e fra i moli si lascia scorgere più apert La curva degli edifici sulla riva, centrata dal bel palazz Carciotti, che lancia la verde cupola su colonne neo ro mane, si disegna con ampiezza, resa più attraente dall sfondo delle colline, e dalla spezzatura di un canale, i quale porta l'originalità delle sartie di bastimenti e d vele in una lunga via, serrata da edifici, con un animat mercato di verdure, frutta e fiori, e colla prospettiv della chiesa di S. Antonio, tutta in perfetto stile de principio dell'ottocento nell'architettura del Nobile com nei dipinti di veneti accademici.

Riva Carciotti.

A fianco del canale un gruppo di cupole orientali uno sfolgorio d'oro di santi musivi e di statue. E' l chiesa di S. Spiridione, tutta rifulgente di dipinti aurat anche nel mistico santuario ove sono raccolte le gemm e gli argenti dell'iconostasi del rito greco; ricostruzion accuratissima e felice di elementi bizantini, per oper dell'architetto Macciacchini. Non lungi dal canale st la nuova posta, modello del genere nel luminoso su atrio.

Il Molo S. Carlo

Procedendo lungo le rive, il molo S. Carlo, frequen tato come passeggio, invita a rimirare l'aperto panoram del porto. Dalla sua testata s'ha innanzi il libero mar e, mentre una diga poderosa rinserra i grandi navigl che al porto nuovo caricano le merci destinate alle pi lontane terre, man mano degradan le colline, divenend erte nell'allontanarsi, tanto da lasciare appena un lemb di terra al superbo parco del castello di Miramar, da lungi biancheggiante. Se l'aria è chiara, come per un miraggio dorato si profilano lontane le Alpi. Dietro la catena prealpina del Cavallo, rizzano il capo le cime ardite della tridentina pala di S. Martino, del Pelmo e dell'Antelao cadorini, delle Carniche, dei Lessini Veronesi, affratellando così in visione d'amore terre sorelle. Il faro che chiude il porto toglie la vista dell'Istria. Lungo la riva, sino alla nuova stazione della Transalpina, ferve il lavoro dei nuovi moli in costruzione. Rivolgendo i passi, la città si delinea come suole affacciarsi a chi giunge dal mare. Il colle di S. Giusto col castello domina sulla città. Nel centro, alla radice del molo, la Piazza Grande.

Nell'assieme questa, per l'euritmia dei moderni edifici, che sontuosamente racchiudono il suo quadrilatero, quando verrà regolata, togliendole l'ingombrante giardinetto per erigervi il votato monumento al divin padre di nostra favella, potrà divenire una delle più simpatiche e vaste piazze di città, che prive di monumentalità del passato, debbono allo slancio di vita attuale il loro fiorire.

Il Palazzo del Comune.

Il palazzo del Comune occupa tutta la fronte, come un sipario di pietra trapunto da ricorrenti finestre e colonnine. E' la rocca ove si giurò di serbare il palladio sacro della perfetta italianità di pensiero e di cuore in tutte le istituzioni cittadine. La sua sala del consiglio è l'aula ove più fiera s'impegna la lotta di resistenza, per preservarla intatta ed incontaminata ad onta dei più fieri assalti di tutti i nemici, di partito e governi. L'aula risuonò di fiere proteste, di energici voti, e per l'università italiana vi furon placiti di tutte le nostre terre, come quando sul Risano mille anni or sono la provincia intera protestò contro il primo impellere degli slavi.

Contornano la piazza il civettuolo palazzo del governo, abbagliante per mosaici al tramonto, con elegante loggetta, il dignitoso palazzo del Lloyd, opera dell'architetto della chiesa votiva vindobonese, sede della Compagnia di navigazione che prima fiorì fra le istituzioni della città, divulgando lungo i mari, ad onta dell'austriaca bandiera, l'idioma marinaro che da secoli Venezia affermò sulle sponde dell'Adria.

La Piazza della Borsa.

Contermine alla piazza Grande, come triangolo si apre la piazza della Borsa, denominata così dall'edificio che, a somiglianza di civico tempio dal colonnato massiccio, vi eresse il marchigiano Molari in sul principio dell'ottocento. Ma gli affari non si fanno più colà, ma nel contermine colossale edificio del Tergesteo, nella crociera che fu tra le prime vie coperte d'Europa, quando in essa ogni foggia di nazioni levantine vi portava i variopinti costumi. La piazzetta dietro ad essa è fronteggiata dal teatro comunale, ora intitolato a colui che ancora qui in ogni occasione patriottica ottiene fiammate d'entusiasmo ai suoi canti, come se la città vivesse ancora — come vive ne' cuori — nell'ambiente caldo del 48. E l'arte v'ha culto, poichè le sue stagioni d'opera si mantengono sempre fra le prime della lirica italiana, e i suoi grandiosi concerti divennero ora una istituzione che le maggiori città c'invidiano.

Il Corso.

Il corso, la via ove sono animati da vivacità i negozî, divide dalla moderna la città vecchia, fitto ammucchiarsi di case e contradelle che si arrampicano al colle con caratteristiche popolari; e fra di esse non manca un arco romano, ben lontano dalla squisita gentilezza di quelli della vicina Pola.

La città nuova è regolare e monotona nel quartiere che fiancheggia il canale, ma diviene ogni giorno più ricca di costruzioni, per lo sviluppo edilizio, che ebbe in quest'ultimo decennio uno stragrande impulso. La via ora offerta ad omaggio del massimo poeta della terza Italia diverrà così un viale da capitale, mentre l'ampia via Stadion mena ai giardini ed al boschetto, che si protende ombroso sulle alture, fino alla Villa Revoltella.

San Giusto.

Memorie antiche non ne ha la città: una sola ne serba come sacra cosa: il vetusto S. Giusto, in vetta al colle depositario dei romani ruderi, cui pervenne, grido più caro di quanti lanciasse la patria poesia, il saluto italico di Carducci. Il Campidoglio romano lasciò le sue colonne, tuttora integrate, nel campanile, ove frammenti romani sono incastrati ai fianchi del santo di primitiva rozza scultura, e, dimezzati, formano gli stipiti alla porta del tempio. Sulla facciata, l'occhio medievale di magnifico rosettone sta sopra busti di vescovi letterati, il Rapiccio ed il Piccolomini, che qui avea sede prima di essere assunto all'onor della tiara, illustrata dal suo artistico umanesimo.

Il Canal Grande.

Una riverenza solenne dà la povertà austera del vecchio tempio, irregolare per basse colonne e pulvini bizantini sopra romani capitelli. Il suo disordine lo si deve all'unione avvenuta nel trecento delle due basiliche dei primi secoli, che, come a Grado e a Torcello, se ne stavano a fianco. L'una era la chiesetta dedicata a Maria, che ha il vanto d'esser forse la più antica fra tutte le chiese al di su di Roma, perchè ricostruita nel IV o V secolo coi sassi dell'antico tempio capitolino. Conserva la fila di colonne, intatto è il mosaico degli Apostoli, ancor romano per tanta sua antichità, e sopra di esso il mosaico della Vergine, opera probabilmente contemporanea a quella dei mosaici di S. Marco. Del sacello di S. Giusto (VI secolo) si serba, oltre il trecentistico affresco fra belle colonnine, la calotta del Redentore

Teatro Comunale.

coi Santi protettori, contemporanei quasi a quelli della basilica della istriana Parenzo, che è la gloria paleocristiana più rifulgente di tutta la regione, rivaleggiando colle ravennati e con quelle di Roma, rivaleggiandola per interesse.

Al disotto della terrazza, donde, come dal castello, e come dal colle dei Cappuccini e di S. Vito, si ha la più bella vista sulla città tutta e sul golfo, sta il Lapidario, sacro deposito delle antichità della latina Tergeste, e della distrutta Aquileja. E' là che Winckelmann guarda

"Araldo de' l'arti e de la gloria„.

Il lapidario è parte integrale del Civico Museo di antichità, che sta in piazza Lipsia, accanto al Museo di storia naturale ed alla Biblioteca che racchiude le raccolte petrarchesche e piccolominee. Raccolta di pregevoli opere d'arte di pittori e scultori moderni ha il palazzo Revoltella. Vi sono rappresentati il Morelli, colla preghiera di Maometto, il Bistolfi, coi gessi della Croce e del funerale, il Nono, il Balestrieri col celebre Beethoven, oltre ai più celebri dell'arte italiana, con alcuni stranieri. Della regione, gli ottimi: il Fragiacomo, il Gattori, con un intero riparto, il Veruda col lavoro troncato da morte precoce. Tra le private raccolte sono da ricordarsi quelle del Basilio, del Caccia, lasciata in eredità al Comune, e del barone Sartorio. Tra i monumenti van menzionati, oltre a quello dell'infelice imperatore del Messico, quelli a D. Rossetti, degli scultori Rivalta e Garella, quello di Verdi, l'erma all'illustratore di nostre terre, Giuseppe Caprin, del Mayer, ne' Giardini.

Borsa.

Il Punto Franco.

Resta a raccomandare una visita al punto franco, dove ferve la vita commerciale, dove è intenso il movimento di tutti i lavori di scarico e carico d'un grande emporio marittimo; ma convien lasciar fuori della porta le biciclette, essendo territorio extra-doganale.

La passeggiata di S. Andrea offrirà il più sereno aspetto del mare, sul delizioso Vallone di Muggia. Ora v'è lì tutto un lavoro di interramenti per i moli, le dighe enormi che si costruiscono per il porto nuovissimo, da cui Trieste attende i frutti della nuova congiunzione ferroviaria; più giù, l'interessante Arsenale del Lloyd i cantieri di guerra. Sotto il colle di Servola rosseggian perennemente l'ignei fumaiuoli delle ferriere. Al di là i cimiteri racchiudono pure pregevoli opere d'arte.

Per la vita sportiva è da menzionare la forte Asso ciazione ginnastica.

Le Grotte.

Un'escursione alle *voragini e grotte di S. Canzian* è nel programma del Convegno tergestino.

Difatti gli scienziati dicono che solo le sterminat grotte del Mammuth in America sieno di queste pi interessanti e più vaste.

Oltre al Carso v'è la grotta di Adelsberg — la Po stumia dei romani lungo il vallo intravveduto dal nostr Kandler, e stabilito dalle ricerche del Puschi, che h ottenuto la celebrità; ma ben maggiore se ne meritan queste di S. Canziano, che appena dopo che lo Svettin ed altri che l'esplorarono, furono rese accessibili sen pericoli, ad onta degli spaventosi abissi.

Se la grotta d'Adelsberg offre un mondo fantastic per la ridda di stalattiti nel mondo sotterraneo, degn del poema di Gazzoletti, quelle di S. Canziano, molt complesse, paion veri baratri dell'inferno dantesco, danno un'impressione di terrore ed esaltazione a c sente rumoreggiare un vero fiume, con cascate e cat ratte, sotto le spaventose vôlte che vengono illumina da fiaccole, che oltrepassan di altezza quelle del Duom di Milano (giungendo fir 100 metri), e che vanno p chilometri e chilometri, no percorsi ancora interament sotto terra.

Il complesso poi del voragine che al di fuori spalanca, ove il fiume s'in bissa, precipitando con fr gore, è imponente dalla v detta che sta a picco su que l'imbuto immenso, che dà vertigini.

A quel complesso di c verne e di voragini si sa colla bicicletta oltre il b schetto del Cacciatore, r sentando la foresta di Lipizza o vi ci si reca colla ferrov lungo la Rossandra, la stretta valletta ove una ferrov di straordinaria pendenza nel breve tratto, ha tutte caratteristiche dell'alta montagna, con pittoresche v rietà e collo sfondo impareggiabile del mare.

Dott. G. G. Manzutto.
Console del T. C. I.

Municipio.

Mostra del Ciclo e dell'Automobile

MILANO — 18 Maggio - 9 Giugno 1907

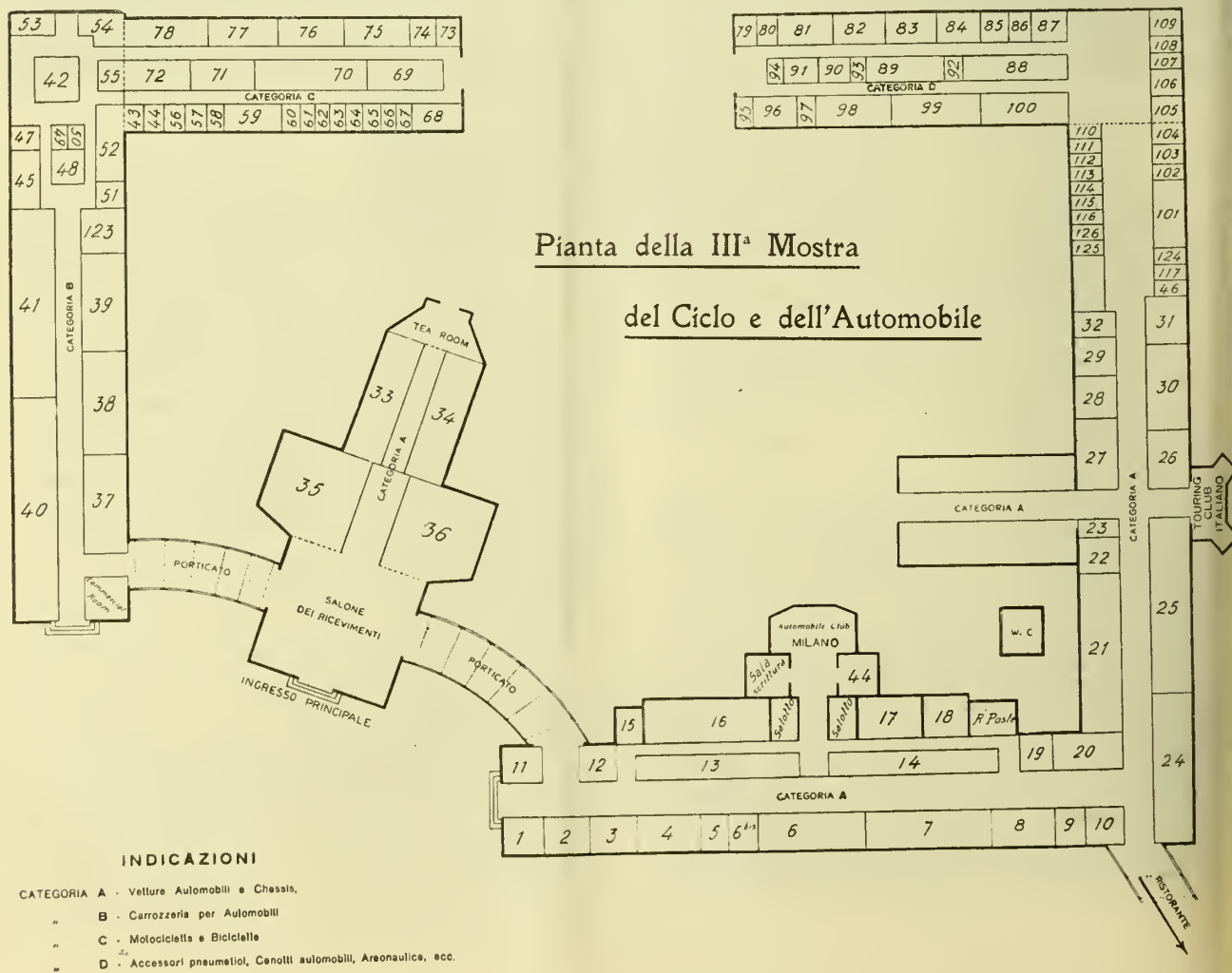
Elenco degli Espositori.

1. Glockner Carlo, (Rappr. Autcmobili, Motocicli e Velocipedi Adler — Milano).
2. Ricordi e Sessa (Rappr. Automobili De-Dion Bouton) — Milano.
3. De Vecchi, Strada & C. (Fabbrica Automobili) — Milano.
4. Garage Squaglia (Rappr. Automobili La Buire) — Geneva.
5. Garage La Manna Guidotti (Rappr. Automobili Sangiorgio), — Milano.
6. Garages Riuniti Fiat, Alberti, Storero — Torino.
7. De-Luca Daimler (Fabbrica Automobili) — Napoli.
8. Soc. An. Mors (Automobili - Rappr. ing. Bussi, Negrisoli, Ferraris & C. — Milano).
9. Motor Werke — Berna, id. id.
10. Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Motociclette F. N - Rappr. A. Fusi & C. — Milano).
11. Chillingewort Rudge.
12. Soc. An. Lombarda vetture Automobili " Salva „ — Milano.
13. Fabbrica Automobili Florentia — Firenze.
14. Officine Türkheimer Automobili, Velocipedi " Otav „ — Milano.
15. Fabbrica Automobili " Fial „ — Legnano.
16. Autocommerciale (Rappr. Automobili Itala) — Torino.
17. Gallia " Rapid „ (Automobili) — Torino.
18. Brevetto Carbone.
19. Soc. Meccanica Bresciana (Motori) — Brescia.
20. Soc. An. Diatto-Clement (Automobili) — Torino.
21. Soc. An. Fabbre & Gagliardi (Accessori) — Milano.
22. Soc. An. Fides (Automobili) — Roma.
23. Demeester E. (Automobili - Rappr. Soc. An. Fabbre & Gagliardi — Milano).
24. Renault Frères (Automobili - Rappr. A. Fusi & C. — Milano).
25. Soc. An. Officine Sesto S. Giovanni già Camona, Giussani e Turrinelli — Milano.

TOURING CLUB ITALIANO — Milano, via Monte Napoleone, 14.

26. " Esperia „ (Soc. Lombarda Automobili) — Bergamo.
27. Soc. An. Frera — Milano (Rappr. Automobili " Züst „).
28. Brixia-Züst (Fabbrica Automobili — Brescia).
29. Soc. Ceirano — Torino (Automobili Scat).
30. Garage Marquart (Automobili Delaunay Belleville) — Milano.
31. Auto Garage Palace Nenci (Automobili Mercedes) — Firenze.
32. Soc. An. " Alma „.
33. Bianchi Edoardo & C. (Cicli e Automobili) — Milano.
34. Soc. Bianchi-Camions automobili — Brescia.
35. Isotta Fraschini (Fabbrica Automobili) — Milano.
36. Officine Legnanesi Automobili Wolsit — Legnano.
37. Carrozzeria Lombarda Fratelli Belloni — Milano.
38. Carrozzeria Nazionale Automobili G. Oliva — Milano.
39. Castagna Carlo & C. (Fabbrica Carrozzeria) — Milano.
40. Carrozzeria Italiana & Cesare Sala — Milano.
41. Pavesi & Crespi (Fabbrica Carrozzeria) — Milano.
42. De Fries & C. (Macchine e Utensili) — Milano.
43. " Il Venerdì della Contessa „ (Giornale mondano) — Torino.
44. Rossi Luigi (Olio Touring) — Milano.
45. Soc. An. Fratelli Macchi (Fabbrica Carrozzeria) — Varese.
46. Wilk Wippermann Junior.
47. Galimberti & Cuccotti — Milano.
48. Salmoiraghi ing. C. & C. — Milano.
49. Rosignoli Luigi.
50. De Leon Maurice.
51. Blardoni Cesare & C. — Milano.
52. Bini Guido & C. (Rappr. fari Ducellier e accessori) — Milano.
53. Wuttig Georges.
54. Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (F. N.) (Rappr. A. Fusi & C.) — Milano.
55. The India Rubber Telegraph Wocks C.
56. Peter's Pneumatici. — (Agenzia Italiana di Milano).
57. Soc. Atretos (Imperforabilità della gomma) — Roma.
58. Rossi rag. A. G. (Forniture per carrozzeria) — Torino.
59. Continental Caoutchouc Gutt. — (Agenzia Italiana di Milano).
60. Staub & C. — Maennedorf.
61. Anselmi dott. Ernesto (Pneu - Riparatore per pneumatici) — Viterbo.
62. Dassano G. B. — Torino.

63. Maison Talbot (Pneumatici Clinger) — (Agenzia Italiana di Milano).
64. Lante duca della Rovere (Salvacoperture) — Milano.
65. Soc. cerchioni smontabili " Ratio „ — Milano.
66. Comp. Française des véritables Jantes Westuwood — Courbevoie.
67. Giuntini & C. (Pneumatici) — Firenze.
68. Strumia, Garbarini & C. — Milano.
69. Bianchi Edoardo & C. (Cicli - Automobili) — Milano.
70. Soc. An. Frera (Accessori) — Milano.
71. Officine Türkheimer (Automobili e Velocipedi " Otav „) — Milano.
72. Prati Secondo (Accessori) — Milano.
73. Nieuport E. (Magneti - Rappr. Enea Rossi — Milano).
74. Hillaret Huguet (Accessori) — Parigi.
75. Società Italiana per l' Industria della Gomma — Milano.
76. Agenzia Italiana Pneumatici Michelin — Milano.
77. Dunlop Company (Agenzia Italiana — Milano).
78. Pirelli & C. (Pneumatici) — Milano.
79. Bietti Edoardo (Benzina) — Milano.
80. Istituto d'Arti Grafiche — Bergamo.
81. Prati Secondo (Accessori) — Milano.
82. Soc. An. Reyna Zanardini (Fari e Fanali) — Milano.
83. Soc. lavorazione metalli G. Marazza (Fanali) — Milano.
84. Dénes & Friedmann (Magneti) — Milano.
85. Caimi Giulio (Fanali) — Sesto S. Giovanni.
86. Valvassori & C. (Fanali) — Sesto S. Giovanni.
87. Troubetzkoi ing. Luigi (Fanali) — Sesto S. Giovanni.
88. Officine Legnanesi Automobili Wolsit — Milano.
89. " Siam „ Soc. Italiana Automobili Marittimi — Genova.
90. Industrie Metallurgiche.
91. Soc. Fonderie Riunite — Milano.
92. Soc. Meccanica Bresciana (Pezzi staccati) — Brescia.
93. Reinach E. & C. (Oleoblitz) — Milano.
94. Moglia L. & C. — Milano.
95. Schmid Filippo & C. — Milano.
96. Soc. An. Rancati (Magneti Gianoli) — Milano.
97. Lefebvre Albert et Fils — Près-St.-Gervais.
98. Soc. An. Fabbre e Gagliardi (Accessori) — Milano.
99. Rossi Enea (Accessori) — Milano.
100. Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden — Milano.
101. Chentrens Riccardo (Accessori) — Milano.
102. Volpato dott. D. G. & C. — Milano.
103. Soc. Italiana Fabbrica Fari e Fanali A. Scaglia & C. — Milano.
104. Giampietro Dott. Giovanni — Milano.
105. Hensemberger Giovanni (Accumulatori) — Monza.
106. Olii Stern Sonneborn — Genova.
107. Vinca cav. Giovanni — Milano.
108 Bono Guido & C. (Radiatori) — Milano.
109. A. Rejna (Forniture Carrozzeria) — Milano.
110. Faccioli ing. A. & C. (Radiatori) — Torino.
111. Casa Agricola Fratelli Ottavi — Casale Monferrato.
112. Agostino Balagna & C. (Radiatori) — Torino.
113. Vianini D. G. & C. — Milano.
114. Luppe Heilbronner — Monaco.
115. Max Wieland — Neu-Ulm.
116. L'Incombustibilità (Masciadri) — Parigi.
117. Cavestri Alfredo — Milano.
118. Alfieri & Lacroix (Clichés) — Milano.
119. Didone Giuseppe — Milano.
120. Unione Zincografi (Clichés) — Milano.
121-122. Minimax (Estintori per Automobili) — Milano.
123. Illuminazione Idraulica e Affini.
124. Fonderia Ratti & C. — Milano.
125. Contet Henry (Parti staccate per Automobili) — Milano.
126. Branchi Enrico (Accessori) — Milano.
127. Fabbrica Italiana di Mobili — Milano.

Alla Sede del Touring si vendono biglietti di abbonamento per tutta la durata dell' Esposizione. — Prezzo L. 5; per i Soci del Touring L. 4.

LE STRADE

Le più recenti affermazioni tecniche sull'ingegneria stradale.

Poichè il governo ha ordinato speciali studî per riformare i sistemi tecnici in vigore per la manutenzione delle strade nazionali, poichè, come già ebbimo a rilevare, si nota nelle Amministrazioni provinciali un lodevole risveglio per studiare, sperimentare, applicare gli ultimi progressi della tecnica stradale, riteniamo opportuno, in questo fervore di studî e di riforme, richiamare l'attenzione sulle più recenti affermazioni dei tecnici sull'importante argomento.

Non sono ancora stati pubblicati gli atti dell'ultimo recente Congresso degli ingegneri ed architetti italiani tenutosi in Milano, ma siamo tuttavia in grado di accennare succintamente ai temi trattati dalla speciale Sezione strade e di riportare le importanti deliberazioni emesse.

***

L'ing. Emilio Gola di Milano, consigliere del nostro Touring, trattò il tema: *Sulle riforme urgenti nella costruzione e manutenzione delle strade.* Il relatore dopo una severa critica sulle condizioni attuali delle strade, basata su dati ufficiali, rileva che il patrimonio stradale dell'Italia si può valutare a ben 835 milioni per il cui mantenimento si spendono annualmente 42 milioni raggiungendo uno stato di manutenzione inadatto e bersaglio di generale lamento. E' quindi necessaria una razionale sistemazione delle massicciate stradali perchè questi possenti mezzi possano essere meglio impiegati per giungere a soddisfare alle giuste esigenze dei mezzi moderni di locomozione e dare una viabilità che permetta al nostro paese di continuare nel felice suo sviluppo agricolo ed industriale.

E dopo avere ricordato precedenti voti ed anche l'opera del Touring per il miglioramento della viabilità, la relazione conchiude col seguente programma:

1°) Dare a tutte le reti stradali, e quindi anche a quelle comunali e vicinali, un'Amministrazione capace di attuare prontamente le necessarie riforme.

Tali Amministrazioni dovrebbero provvedere ai rilievi anche mediante saggi delle massicciate stradali e preventivare con sufficiente approssimazione, il fabbisogno per il loro riattamento.

2°) Destinare fondi sufficienti a tale riattamento ed ottenuto questo, provvedere all'istruzione dello stradino con buoni capi cantonieri che percorrano sovente le strade ad essi affidate, esigendo la frequente scopatura del piano stradale, la esecuzione delle riparazioni al capostrada con materiale crivellato nella giusta dimensione, con inaffiamento ove possibile, e che sorveglino insomma perchè tutte le buone norme vengano realmente applicate.

Tratteggiato così il programma, il relatore passa ad esaminare alcune questioni di dettaglio in relazione ai nuovi bisogni delle strade per rapporto ai manufatti, alla larghezza della sede stradale, ai paracarri, alle piazzette di deposito, provvedimenti contro la polvere, cartelli indicatori, ecc.

Su questo tema venne approvato il seguente voto: *perchè una legge, assicurante i mezzi finanziari, provveda colla massima urgenza ad organizzare i servizi tecnici ed amministrativi relativi alle strade ordinarie in modo di garantire la buona sistemazione delle medesime e la successiva loro regolare manutenzione la quale risponda all'aumentato traffico ed ai nuovi mezzi di locomozione.*

***

L'ing. Antonio Albertini, ingegnere capo della provincia di Modena (uno dei vincitori del Concorso del Touring per la monografia su una provincia d'Italia) riferì sul seguente tema: *Sullo studio tecnico ed economico dei materiali di manutenzione delle massicciate stradali.*

Il relatore con grande competenza tratta della capitale importanza del materiale d'inghiaiamento nella manutenzione stradale, qualunque ne sia il sistema, mettendone in rilievo il duplice aspetto tecnico ed economico; necessita quindi uno studio accurato con criteri scientifici e pratici di questo argomento al quale scopo egli accenna ad un pronto apparecchio per sperimentare i materiali.

Il voto deliberato dopo lunga discussione è il seguente: *Il Congresso riconoscendo come oggidì sia sempre più necessario di intensificare maggiormente e sotto tutti gli aspetti, lo studio tecnico ed economico dei materiali diversi che si possono usare per la manutenzione delle massicciate stradali, ritenuto che le esperienze singole di gabinetto per determinare le diverse caratteristiche dei materiali medesimi, siano utili ma non sufficenti — fa voti — che allo scopo di stabilire praticamente i coefficenti di rendimento economico dei materiali di rifornimento delle massicciate stradali:* a) *si facciano con metodo uniforme statistiche del carreggio e prove diverse su tratti di una medesima strada;* b) *si provochino studi speciali, anche con pubblici concorsi, allo scopo di escogitare un mezzo meccanico col quale fare prove dirette ed integrali sui materiali medesimi.*

***

L'ing. cav. Nicolò Valente per incarico della Società degli ingegneri di Napoli trattò il tema: *Sui migliori sistemi di pavimentazione delle strade comunali e provinciali dal punto di vista della loro efficacia e della più economica manutenzione.*

Rilevate le deficenze delle attuali pavimentazioni, la relazione passa minutamente in rassegna tutte le principali questioni che ad esse si riferiscono dal punto di vista tecnico, igienico ed economico.

Sulla questione amplissima venne deliberato il seguente voto: *Il Congresso: considerato che il sistema di pavimentazione delle strade ha la massima importanza sulla stabilità di esse, sulla comodità del transito, sulla manutenzione e sull'igiene — fa voti —* 1°) *che le pubbliche amministrazioni per le strade inghiaiate, previa accurata statistica del carreggio, esame dei materiali di inghiaiamento e determinazione degli spessori delle massicciate, provvedano alla consolidazione meccanica dei ricarichi, all'inaffiamento ed all'alberatura dove si rendesse utile, ad una migliore assegnazione della sagoma stradale ed alla resistenza dei manufatti, e dispongano esperimenti per diminuire la produzione del fango e della polvere;* 2°) *Che per le strade pavimentate in corso di costruzione o ricostruzione, le pubbliche amministrazioni facciano in largo modo sperimentare quei nuovi sistemi di pavimentazione che meglio rispondano alle moderne esigenze ed all'impianto ed esercizio dei pubblici servizi.*

***

L'ing. Vincenzo Ciani, ingegnere capo del Municipio di Pavia riferisce sul tema: *I cerchioni delle ruote e la pavimentazione delle strade ordinarie.*

I nostri lettori sono perfettamente al corrente di una tale questione a cui si è anche tanto interessato il Touring e di cui ultima importante manifestazione furono le esperienze in proposito fatte all'Esposizione e di cui fu data ampia relazione in queste colonne.

L'ing. Ciani ha affrontato il quesito in un modo veramente originale. Egli partendo dal principio che il consumo delle massicciate dovuto al carreggio risiede nella notevole differenza di durezza fra i cerchioni delle

ruote che sono di ferro, e le massicciate che, anche quando sono fatte colla compressione a vapore, sono assai meno dure e quindi logorabili, propone di invertire i termini adottando pavimenti stradali molto più duri dei cerchioni delle ruote e questi di materia logorabile per cui, in teoria, le strade dovrebbero (almeno per questa causa) conservarsi indefinitamente.

***

Si dovrebbe quindi, secondo il relatore, rendere obbligatoria ai veicoli una coperta di lieve costo e di facile ricambio, per rivestire i cerchioni delle ruote e per altra parte ricoprirsi l'ordinaria massicciata stradale perfettamente costruita, sagomata e compressa con un conveniente strato di smalto di cemento a superficie leggermente ruvida.

Ove si realizzasse un tale programma le massicciate stradali si conserverebbero facilmente nelle migliori condizioni senza fango e senza polvere e l'aumento di spesa per la copertura dei cerchioni sarebbe largamente compensata dalle migliorate condizioni del transito e quindi del risparmio nelle spese di trasporto.

Questo roseo programma è però offuscato dal fatto che non si è ancora trovata la sostanza adatta che dovrebbe compiere il miracolo; ma per la dimostrazione pratica della possibilità che si possa ottenere dall'industria una tale sostanza, l'ing. Ciani fa appunto appello alle Società ciclistiche ed automobilistiche. La riforma dovrebbe poi essere favorita da opportune disposizioni legislative in proposito.

La discussione fatta su questo tema ha messo in evidenza le grandi difficoltà di realizzare l'idea per quanto se ne sia riconosciuta ed apprezzata l'originalità. Ed il voto approvato fu il seguente:

Il Congresso, udite le comunicazioni dell'ing. Ciani — fa voti — a) perchè venga aperta una larga discussione fra i tecnici italiani sulla materia per le coperture dei cerchioni allo scopo di raggiungere un minore deterioramento del piano viabile; b) perchè intanto siano emanate speciali disposizioni legislative sulla larghezza dei cerchioni per i veicoli d'ogni specie percorrenti le strade ordinarie.

***

L'ing. Saro Cutrufelli dell'Ufficio tecnico provinciale di Messina svolse il seguente tema: *Dei vantaggi della sostituzione graduale della cilindratura alla manutenzione ordinaria delle strade e sul peso del rullo compressore in rapporto alla durezza dei materiali.*

Il relatore, che studiò accuratamente un tale problema per applicarlo praticamente sulle strade provinciali di Trapani, ne svolge il programma e fornisce tutti gli elementi tecnici ed economici da lui ricavati per detto studio; l'applicazione fu iniziata nell'agosto del 1905 per 33 chilometri ed i lavori riuscirono nel modo il più soddisfacente, sì da riceverne plauso speciale da quell'Amministrazione.

***

La relazione espone pure i vari dati di costo e le conseguenze della nuova applicazione constatante la grande convenienza della fatta applicazione. Conchiude pertanto con un vivo eccitamento al Governo ed alle Amministrazioni provinciali, perchè sia dato al più presto il giusto sviluppo alla cilindratura a vapore sostituendola gradatamente alla manutenzione ordinaria.

Ed il Congresso, facendo eco a tali concetti, espresse il seguente voto:

Il Congresso convinto dei grandi vantaggi che apporta la cilindratura a vapore — fa voti — 1°) perchè le Amministrazioni pubbliche e specialmente il governo e le provincie, diano al più presto il giusto sviluppo alla cilindratura a vapore applicandola gradatamente alla manutenzione ordinaria; 2°) perchè nei preventivi e nei capitolati per la costruzione delle strade di serie, sia imposta la cilindratura delle massicciate stradali.

***

Chi scrive sottopose al Congresso il seguente tema: *Sui rapporti della organizzazione del personale tecnico nelle Amministrazioni provinciali col miglioramento della viabilità.*

La relazione parte dal concetto che per avere una buona viabilità regolata con intendimenti pratici e moderni, occorre poterla affidare ad un personale intelligente e colto, e per potere disporre di un tale personale è necessario offrirgli un trattamento di carriera che gli dia possibilità di progresso materiale e morale. Dimostra come invece ora succeda perfettamente l'opposto per cui molti si allontanano da una carriera così poco seducente e ciò contribuisce a creare un personale in generale malcontento che lavora sfiduciato, privo di quel potente sprone a fare che è la speranza in un avvenire migliore.

La relazione espone alcune proposte pratiche che varrebbero a creare un ambiente tecnico più soddisfatto, più animato a lavorare con zelo, intelligenza e studio, e di ciò ne avvantaggierebbe enormemente il servizio della viabilità, il cui rapporto con quello del personale è assai più stretto di quanto a prima giunta possa parere.

Dopo lunga discussione fu emesso il seguente voto: *Il Congresso affermando il voto emesso dal Congresso di Bologna sui criteri che devono guidare la riorganizzazione degli Uffici tecnici provinciali e comunali, in attesa che detti criteri possano trovare la completa loro attuazione, ritenuto che nell'interesse del miglioramento della viabilità occorre provvedere a migliorare ed allargare il campo della carriera che si presenta ai funzionari tecnici, osservando che già molte Amministrazioni hanno adottato per le pensioni il sistema dei conti individuali — fa voti — 1°) Che le Amministrazioni provinciali e comunali adottino per le pensioni il sistema del conto individuale avvisando ai mezzi per impedire che il funzionario passando in seguito a regolare concorso ad altre Amministrazioni perda i diritti alla pensione; 2°) che un'apposita legge renda obbligatorio per le dette Amministrazioni questo sistema; 3°) Che nei concorsi indetti dalle Amministrazioni provinciali e comunali per personale tecnico, sieno tolti i limiti massimi di età per i funzionari che già appartengono al corpo tecnico di altre Amministrazioni, o per lo meno sieno tali limiti elevati a loro favore in confronto di concorrenti estranei.*

***

L'ing. Ettore Accenti dell'Ufficio tecnico del Municipio di Milano e per invito del Collegio degli ingegneri di Milano presentò un'importante comunicazione dal titolo: *Riforma e pavimentazione delle strade di Milano — Lavori ed esperimenti eseguiti nel decennio* 1896-1905.

Sotto il troppo modesto titolo di comunicazione, l'ingegnere Accenti ha presentato una vera e propria monografia delle più interessanti sugli ultimi lavori ed esperimenti di pavimentazione eseguiti a Milano. Nel prenderne atto il Congresso fu unanime nell'apprezzarne la grande importanza ed il prezioso contributo portato alla tecnica in quella materia.

***

Da questa rapida rassegna i nostri lettori possono giudicare che non a torto abbiamo rilevata l'importanza grande di questi deliberati tecnici che in parte ribadiscono ancora una volta le conquiste già fatte ed in parte portano un contributo nuovo di studi e di risultati di esperienze.

E siano ben venuti questi studi proprio in questo momento di attività per il miglioramento stradale; nel metterli sott'occhio e nel diffonderli auguriamo che essi siano tenuti in quel conto che si meritano siccome il frutto di discussione fra le persone le più competenti della materia.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Il Ponte di Piacenza

Sin dal 1892 le provincie di Piacenza e di Milano s'interessarono del passaggio stabile attraverso il Po di fronte a Piacenza, e studî in proposito furono fatti dall'ufficio tecnico provinciale di quella città per costrurre un piano carreggiabile sopra il cielo dell'attuale ponte ferroviario; ma il progetto non ebbe esito felice.

Le lagnanze del pubblico però non cessarono, ed erano giustificate, perchè per portarsi da una riva all'altra, oltre alla non sempre possibile attraversata del fiume sopra l'infelice ponte in chiatte, si avevano le interruzioni ai tre passaggi a livello: uno sulla linea Piacenza-Alessandria, e altri due (uno in destra e uno in sinistra sponda) sulla Piacenza-Milano.

Da statistiche eseguite si trovò infatti che alcune interruzioni ebbero la durata di 47 minuti, e che per alcune giornate esse sommarono a tredici ore.

Queste così lunghe interruzioni sono dovute al fatto che il binario del ponte ferroviario fa parte della stazione di Piacenza e serve per smistare i treni.

Fig. 1. - Castello di manovra della pila 6.

Il progetto e la spesa.

Per questo stato di cose le provincie nel 1901 nuovamente si interessarono del problema; e per venire ad una soluzione incaricarono l'Ufficio tecnico provinciale di Piacenza di studiare un progetto che risolvesse completamente la questione; e l'ing. Pio Cantù propose quello che si sta eseguendo, col quale, mercè l'ottimo tracciato, si evitano tutti i passaggi a livello.

L'andamento del tracciato è felicissimo, perchè, partendo dalla principale piazza di Piacenza con un solo rettifilo, e con una comoda curva all'estremità, si arriva alla testa del ponte, e da questa correndo parallelamente e a 180 metri a monte dell'attuale ponte ferroviario, si giunge alla provinciale di Milano.

Durante gli studî di progetto le provincie espletarono ogni mezzo per ottenere un sussidio governativo; ma le vie esperite a nulla valsero; ed allora le due provincie, consapevoli dei vantaggi che apporterà la grandiosa opera, coraggiosamente si assunsero la spesa.

Parecchie ditte fecero offerte per la costruzione del ponte, e riuscì vittoriosa la *Società Nazionale delle Officine di Savigliano* per un prezzo a *forfait* di lire 1 953 500 che le due provincie si obbligarono pagare per giusta metà.

A questa somma si devono aggiungere quelle occorrenti per gli accessi che sono preventivate in L. 500 000 per la provincia di Milano e L. 350 000 per la provincia di Piacenza, cosicchè in complesso l'opera verrà a costare circa L. 2 900 000.

Alcuni dati tecnici.

Essa incomincia dalle mura della città con un piazzale lungo 28 metri indi, mediante un viadotto (compreso un cavalcavia per quattro binarî sulla Piacenza-Alessandria) della lunghezza di m. 281 si arriverà alla testa del ponte in ferro, la cui lunghezza è di m. 604,80; e poi, sempre in rettilineo, con un altro viadotto della lunghezza di m. 300 ed un terrapieno di m. 426 si arriverà alla provinciale milanese.

La lunghezza complessiva perciò di tutta l'opera è di m. 1640, ed è costituita da un ponte in ferro sopra il fiume, da due viadotti in muratura di mattoni quello sulla destra, in cemento armato quello sulla sinistra.

L'ing. Cantù, compilando l'intero progetto, aveva proposto per ragioni economiche sulla sponda lombarda un unico terrapieno e sulla sponda piacentina un viadotto in muratura di mattoni e tale fu approvato dal Consiglio superiore dei LL. PP.; ma in seguito alla nomina dell'ingegnere capo della provincia di Milano, dall'Ufficio da questo diretto fu ripreso lo studio dell'accesso sulla sponda sinistra, e in seguito si deliberò la costruzione (con una maggior spesa di L. 300 000) di un viadotto in cemento armato a travate rettilinee, mentre quello sulla sinistra è ad archi a pieno centro. La larghezza del ponte e dei viadotti è di m. 10 fra parapetto e parapetto, di cui m. 7,50 per la carreggiata e m. 1,25 per parte per i marciapiedi a sbalzo.

Il ponte in ferro omogeneo è costituito da una travata continua di otto campate, ciascuna della lunghezza di m. 75,60 e il tipo di trave è quello a traliccio doppio con briglie a doppia parete.

Il piano stradale è posto sul cielo della travata e servirà anche per la posa di un binario a servizio di una tramvia a vapore od elettrica che unirà Piacenza con Lodi e Crema; sicchè i prodotti dell'Appennino piacentino potranno trasportarsi in tutta la Lombardia.

Svolgimento dei lavori.

La costruzione del nuovo ponte è incominciata, per le opere preparatorie, nel settembre 1905 e le fondazioni ad aria compressa verso la metà di ottobre; e dopo un anno furono terminate tutte le fondazioni e l'elevazione delle 7 pile.

Il piano di fondazione delle pile si spinse a m. 19,50 sotto la minima magra; e durante i lavori si ebbero a superare molteplici difficoltà, specialmente per i miasmi emanati dal banco di argilla bleu, miasmi che uni-

Fig. 2. - Travate fra le pile 4 e 5.

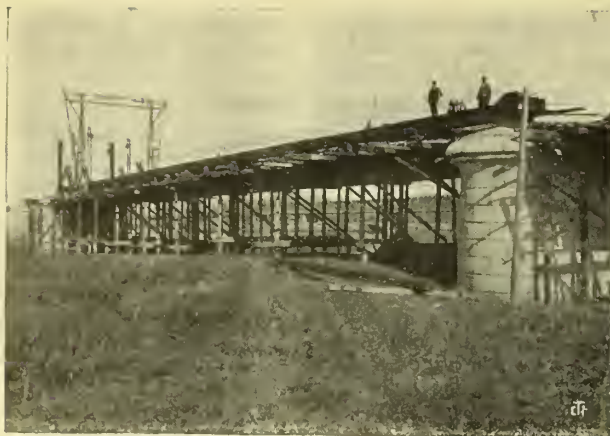



Fig. 3. - Travate fra le pile 4 e 5.

tamente alla pressione necessaria portarono la morte di un operaio e colpi di pressione a molti altri operai, che ancor oggi ne portano le conseguenze.

Per la rigidità dell'inverno i lavori sospesi in dicembre si ripresero verso la metà di febbraio, e nel marzo si incominciò la montatura della travata; cosicchè, secondo il programma di lavoro, per la fine di dicembre il ponte sarà ultimato.

Gli accessi invece, essendosi dalle provincie perduto molto tempo per la scelta fra il terrapieno e il viadotto, non saranno finiti che verso la fine del luglio del 1908.

Le pile dal piano di fondazione al piano di posa della travata raggiungono l'altezza di 30 metri, e sono di una forma svelta e ricche di rivestimenti e coronamenti in granito d'Alzo con muratura di mattoni.

Il ferro, tutto omogeneo, fu provvisto in parte da acciaierie italiane (Bolzaneto, Savona, Cornigliano, Avigliana) in parte, specie per i ferri grossi, in Germania dal Burbach e fu poi lavorato alle officine di Torino.

Durante i lavori di scavo furono scoperte, a notevole profondità, nel letto del torrente, catene di un antico ponte di chiatte, molte conchiglie, punte di frecce, attrezzi di ferro.

Una visita del Touring.

Domenica 11 aprile andarono a Piacenza, in rappresentanza del Touring, il direttore generale commendatore Johnson, il vice direttore generale commendatore Bertarelli, il segretario cav. Vigliardi Paravia.

Furono ricevuti alla stazione dall'on. Raineri e da altre egregie persone.

L'invito alla rappresentanza del Touring era stato consigliato dall'idea di prendere con questo i primi accordi intorno ai festeggiamenti che si dovranno fare a Piacenza nel 1908 per l'inaugurazione del ponte.

Gli ospiti vennero tosto accompagnati alla « Federazione Agraria » — che fu di una ospitalità squisitamente cortese.

Intervennero al ricevimento tutti i componenti del Comitato per i festeggiamenti del 1908 e le autorità cittadine. Notammo il sindaco avv. Pallastrelli, l'assessore avv. Porta, il cav. Toscani, il cav. Monti, il comm. Riva, l'ing. Morandi, l'ing. march. Casati, l'ingegnere Gonella, l'avv. Alberici, il colonnello Capello, il prof. Pampari, l'ing. Bassi, l'ing. Rossi, l'ing. Cantù, il march. Landi, il prof. Milani, ed altri.

Gli ospiti visitarono quegli Istituti agrari: la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari (Società anonima cooperativa che ha carattere nazionale ed è centro del movimento di tutti i Consorzi Agrari italiani), il Consorzio Agrario cooperativo piacentino, il Comizio Agrario, la Cattedra ambulante di agricoltura, la Banca Popolare piacentina, la Società cooperativa piacentina per la fabbricazione dei concimi, e la Società Italiana per il commercio delle macchine agrarie.

Essi restarono ammirati per la organizzazione sulla quale tante istituzioni poggiano e la loro ammirazione fu tanto maggiore per la Federazione che ha vera importanza nazionale.

Alle 13 gli ospiti sedettero a colazione all'Hotel San Marco. I coperti erano una trentina circa.

La numerosa comitiva andò quindi a visitare i lavori del ponte, del quale abbiamo qui sopra parlato;

Fig. 4. - La Direzione del Touring alla visita del ponte.

Fig. 5. - Scendendo dal ponte in costruzione.

e di lì alla Caserma del 50° fanteria, nel Palazzo Farnese, del quale, come della città, ne riparleremo.

Alla sede del 50° Fanteria.

E' qui doveroso il ricordare che il 50° fanteria è uno dei reggimenti più *sportivi* del nostro esercito. Quasi tutti i suoi ufficiali sono soci del Touring; console del Touring è il suo colonnello cav. Luigi Capello; e nell'ampia palestra i soldati possono dare sfogo alla loro passione per la ginnastica.

Nella sala di convegno degli ufficiali si tenne, sotto la presidenza del capoconsole del Touring per Piacenza, on. Giovanni Raineri, una seduta per fissare le prime linee del programma della partecipazione del Touring alle feste dell'inaugurazione del ponte. Parlarono il colonnello Capello, il commendator Johnson, il comm. Bertarelli, il cav. Monti ed altri; e si stabilì (colla riserva di fissare in seguito il programma) che si terrà, nell'estate del 1908, un grande convegno turistico nazionale, con corse di automobili da trasporto e di vetturette.

Fig. 6. - Sul ponte in costruzione.

Ci sarà in quell'epoca a Piacenza anche una Esposizione agricola ed industriale nazionale, con Sezione speciale delle piccole industrie dell'Appennino, e con Mostra internazionale di giocattoli e di fiori artificiali.

Si visitarono quindi, nella sala attigua, i gloriosi ricordi del reggimento; e dopo, nell'ampia palestra sottostante al Palazzo Farnese, la comitiva assistette alle gare di *lawn-tennis* alle quali parteciparono signore, signori ed ufficiali, alle gare ginnastiche dei soldati, ed al concerto della musica reggimentale, la quale fra altro eseguì l'inno del Touring, musicato dal maestro Montanari; dopo di che i rappresentanti del Touring, accompagnati sempre dalle egregie persone già ricordate, si recarono alla stazione, gratissimi della cortese accoglienza.

Fig. 7. - Châlet della palestra del 50 Fanteria.

I nostri clichés.

Il castello di manovra della pila 6 fu asportato dalla corrente nella piena furiosa del 6 dicembre 1906. In quell'occasione il Castello urtò contro il ponte di chiatte che è a valle della ferrovia, e delle 29 pontate (58 barche) di cui esso era formato, ne portò via ben 13. Il ponte di chiatte sarà, appena compiuto il grande ponte gigantesco, distrutto o trasportato altrove. In questa vignetta si vede, di là dal castello, l'attuale ponte di ferro della ferrovia; e più in là il ponte di chiatte.

La figura 2 rappresenta la parte inferiore della travata fra le pile 4 e 5 dal lato di Piacenza; e qui è rappresentato lo stato dei lavori quali erano al 6 marzo. Fu questo il primo tronco montato; ed i lavori durarono dal 3 al 23 marzo.

La figura 3 rappresenta la parte superiore della stessa travata allo stato dei lavori al 20 marzo.

NB. - Le fotografie di questo articolo sono del Prof. Milani.

Antiche indicazioni stradali

Le più antiche strade lastricate (come ricorda il bollettino del *Touring Club de Belgique*) furono costruite dai Cartaginesi: *Primi autem Poeni dicuntur lapidibus vias stravisse.*

Seguirono i Romani, le cui strade ebbero sopra tutto scopo militare; e su esse erano le *pietre miliarie:* colonnine di pietra su cui erano segnate le distanze, e che furono introdotte da Caio Gracco. Il miglio romano era di m. 1485.75.

Fig. 1.

Più tardi Augusto fece porre, sotto il tempio di Saturno, il *milliarium aureum* (Tacito Hist. 1,2), cilindro di marmo, coperto di bronzo dorato, su cui erano segnate le distanze da Roma alle grandi città di Italia e delle provincie.

Sulle *pietre miliarie* (di una delle quali (fig. 1), diamo qui la riproduzione) erano segnate le distanze parziali da Roma alle singole città, e poi la somma totale delle singole distanze; di modo che una di quelle colonne corrispondeva ad una pagina d'una guida itineraria.

Riportiamo qui anche (fig. 2) dalla predetta rivista un palo coreano (detto *lisico*, da *li* che significa misura) su cui sono segnati il nome della strada e le distanze.

Fig. 2.

A proposito: come hanno un nome *tutte* le vie della città perchè non dovrebbero avere un nome anche *tutte* le strade?

Riproduciamo qui pure (visto che *omne trinum est perfectum*) una pietra miliara inglese (fig. 3) che porta la data del 1730, e che trovasi in una vecchia strada in discesa della contea di York presso Skipton. Ha su ciascun lato inciso il nome di una località e la distanza in miglia; la direzione è indicata da una mano rozzamente scolpita. Va notato che le distanze indicate non vanno troppo d'accordo con le misure moderne.

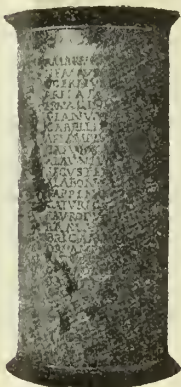
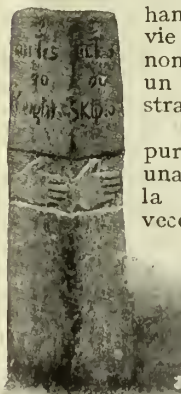



Fig. 3.

***

A proposito di pilastri vecchi.

Il socio signor G. Cassoni di Milano, richiama l'attenzione sulle pietre indicatrici, poste dai nostri nonni specialmente sui crocicchi delle vie, pietre vecchie e stravecchie e rese molte volte inservibili, perchè le parole hanno perduto il nero d'un tempo, e non si possono più leggere nè cogli occhi... nè colle mani.

Raccomandiamo vivamente ai signori consoli ed ai soci tutti di voler occuparsi della cosa sia inducendo le autorità comunali (la spesa è così piccola!) a voler mettere un po' di nero sul bianco, sia trovando altri mezzi perchè ciò avvenga, sia avvertendo la Direzione del Touring su quanto ci sarebbe da fare per raggiungere lo scopo.

FERROVIE

I biglietti a tariffa differenziale ed il turismo.

Non è certo sfuggita a molti l'influenza benefica che hanno, e, più, che avranno sul turismo nazionale le illuminate riforme che la Direzione delle Ferrovie dello Stato va attuando in certe parti del servizio: l'istituzione, tra l'altro, dei biglietti a tariffa differenziale *A* è specialmente un coefficiente di grande utilità per il turismo di lunga portata. Ma poichè non tutti hanno dimestichezza con questo tipo di biglietti, ecco quì alcuni cenni pratici sopra di essi, avvertendo che per chiarezza tralascio tutte quelle complicazioni di dettaglio nell'uso, che non hanno carattere fondamentale.

Fino dalla data dell'istituzione dei biglietti a tariffa differenziale, 1 novembre 1906, il turista poteva valersi per i suoi viaggi dei biglietti circolari e di quelli combinabili, i quali lo obbligavano sempre a partire da un punto per ritornarvi senza interruzione di percorso, — e con un ribasso, in confronto dei biglietti normali, notevole sì, ma non grandissimo. I biglietti differenziali invece sono di semplice andata: si staccano soltanto a partire da distanze superiori a 150 chilometri: sono valevoli per tutti i treni, anche i direttissimi ed hanno la durata di un giorno per ogni 100 chilometri di percorrenza effettuabile, o frazione di cento.

Danno diritto ad una fermata in una stazione intermedia per i viaggi fino ai 300 chilometri, a due fino a 600, a tre fino a 900, a quattro fino a 1000, e cinque oltre i 1000. La durata della fermata è limitata soltanto dalla validità del biglietto, e l'uso di questo diritto di fermata non è subordinato a nessuna speciale formalità da parte del viaggiatore.

Questi biglietti obbligano al più breve percorso tra i due punti estremi, ed è sopra tale percorso che viene calcolato il loro prezzo. Però, molte eccezioni interessanti per il turista sono consentite senza che aumenti il prezzo dei biglietti: specialmente, sono facoltative, fra determinate stazioni ferroviarie, linee diverse: per esempio da Brindisi a Napoli si può indifferentemente percorrere la via di Foggia, o quella di Metaponto: da Milano a Roma tanto si può andare per Genova-Pisa, che per Parma-Sarzana, che per Bologna-Firenze, che, persino, per Bologna-Falconara Marittima-Foligno-Terni.

Sono pure consentite molte così dette deviazioni, per le quali però il prezzo è stabilito sulle distanze effettive. Così da Asti a Genova si può andare tanto per Acqui che per Alessandria-Novi Ligure: da Castellammare Adriatico a Caserta, si può percorrere la linea abbruzzese Sulmona-Isernia, come quella Apula per Foggia.

Naturalmente queste deviazioni sono sempre subordinate ad un percorso complessivo superiore a km. 150.

Ma la forza principale di questi biglietti in rapporto al grande turismo, sta nella progressività notevole dei ribassi, che cresce più che proporzionalmente alla distanza: anzi, per le grandi distanze cresce talmente, che la tariffa differenziale diventa bassissima e raggiunge persino la gratuità. Infatti la calcolazione dei prezzi si fa di chilometro in chilometro fino al chilometro 270: oltre tale distanza, per zone di 5, 10, 20 chilometri fino alla distanza di 550 chilometri: oltre alla quale, qualunque sia il percorso, il prezzo rimane costante nella cifra complessiva massima di L. 87,50 per la prima classe, di L. 57,80 per la seconda e di L. 36,80 per la terza. Se quando io era studente, e la terza classe non faceva paura alle mie membra giovanili, mi avessero detto che con 36 lire si poteva andare dalle Alpi al Lilibeo, mi sarebbe parso di toccare il cielo col dito! Profittino dunque di questa manna gli studenti d'oggi! La tariffa differenziale avvicina in modo straordinariamente efficace i punti estremi del nostro paese, la cui configurazione longitudinale è così vinta nei rapporti economici del trasporto dei viaggiatori, ed in modo molto geniale e molto vantaggioso poi per il viaggiatore che può portare assai più lungi che prima le proprie visite, e per le ferrovie stesse, che in tal modo possono fare assegnamento anche sul concorso delle classi medie e meno abbienti.

I punti più lontani del nord e del sud d'Italia sono congiunti da biglietti di eguale prezzo, poichè tutti oltrepassano i 1550 chilometri: tanto costa ora l'andare da Palermo a Milano, che a Modane od a Pontebba, e così pure, per lo stesso motivo, costa egualmente il recarsi da Belluno a Palermo, come in qualunque altro punto più lontano della Sicilia.

Il differenziale, inoltre, essendo di sola andata, ha un interesse particolare per chi voglia recarsi in una regione a compiervi delle escursioni con mezzo diverso dalla ferrovia: i ciclisti e gli automobilisti possono partire, per esempio, da Milano per recarsi in Calabria, o in Sicilia, o nelle Puglie: compiervi col loro mezzo preferito di trasporto un'escursione, e riprendere il viaggio del ritorno da un punto diverso da quello al quale sono arrivati, acquistando un nuovo biglietto.

***

Per fissare le idee con esempi di cui la base è il chilometraggio, voglio prendere in esame tre viaggi cicloferroviari che si fanno assai spesso da Milano e dalla Lombardia, e che sono considerati tipici: e cioè il cosidetto « Viaggio di Toscana » il « Viaggio di Roma e Napoli » ed il « Viaggio di Sicilia »: tre sogni che per molti rimasero sinora tali, solo per la scarsezza del nerbo della guerra.

Il viaggio di Toscana ed Umbria si fa assai spesso con questo itinerario: Milano-Firenze, e Roma-Milano ferroviariamente: da Firenze a Roma in bicicletta.

Ora il Milano Firenze ed il Roma-Milano, complessivamente chilometri 984, costano in prima classe L. 125, ed in seconda L. 88: i due differenziali corrispondenti invece costano soltanto, in prima classe, L. 96,10 e in seconda L. 65,05.

Il viaggio Roma-Napoli si fa di solito andando in ferrovia a Roma, compiendo ciclisticamente il tratto Roma-Napoli, con relativi annessi, e poi ritornando in ferrovia da Napoli a Milano.

In questo caso si sarebbe preso un tempo un combinabile Milano-Roma-Milano, ed un normale Napoli-Roma, il cui prezzo complessivo sarebbe stato in prima classe L. 150,85, ed in seconda L. 99,90: mentre i due differenziali costano ora complessivamente L. 125,80 in prima e L. 83,35 in seconda.

Ma ancor più conveniente è il viaggio in Sicilia quello che precisamente era prima il più caro: poichè un combinabile Milano-Messina e ritorno costa circa L. 264 in prima classe e L. 186 in seconda. Ora i due differenziali costano rispettivamente soltanto L. 162,40 e L. 107,20: con questo di meglio, che l'eventuale continuazione del viaggio sulla rete sicula, per effetto del differenziale, è quasi gratuita, e lo diviene di fatto se si sorpassano i 1550 chilometri dal punto di partenza.

E' così che da Messina si potrebbe andare a Siracusa, od alla lontana Trapani, aggiungendo all'importo del Milano-Messina (L. 81,20 prima classe, L. 57,80 in seconda) solo L. 6,30 in prima classe e L. 4,20 per la seconda, sebbene sia un tratto di parecchie centinaia di chilometri.

Anzi, non si rifinisce di meraviglia col notare che un giovanotto coraggioso può andare da Milano a Trapani (chilometri 1767) per l'irrisoria cifra di L. 36,80 in terza classe, con un biglietto che dà diritto ai diretti, vale 16 giorni, e consente a 5 fermate intermedie.

Questi esempi si potrebbero moltiplicare all'infinito: ma io non vi insisto, parendomi di avere sufficientemente segnalato quale vantaggio si può ottenere per effetto dei biglietti a tariffa differenziale, nell'interesse della propria istruzione, della propria borsa e dello Stato.

L. V. BERTARELLI.

Nuovo materiale delle Ferrovie dello Stato

Un tipo di carrozza a 20 letti di 1ª classe testè introdotto nelle ferrovie dello Stato, è stato studiato per il servizio notturno fra Roma e Palermo, così da accontentare i desideri sia dei viaggiatori continentali che preferiscono i letti a cabine separate, sia di quelli meridionali che prediligono il tipo Pullman a salone, trasformabile in sala da dormire durante la notte.

La carrozza è munita del freno a mano, di quello Westinghouse rapido e di quello moderabile Henry.

Ha l'illuminazione elettrica con accumulatori Hagen-Hensemberger, il riscaldamento a termosifone ottenuto sia con apposita caldaia riscaldata a carbone sia con il vapore della locomotiva.

La disposizione interna è la seguente:

1.° Due gabinetti di toelette di 1,400 × 0,980 con lavabo e W. C. posti simmetricamente rimpetto alla entrata in vettura.

2.° Una gran sala di 5,770×2,656 con disposizione presentante 12 posti seduti per il giorno e 12 letti sistema Pullman longitudinali sovrapposti due a due per la notte.

3.° Una dispensa di 1,420×0,960.

4.° Quattro compartimenti a 12 posti di 1,890× 1,770. Questi compartimenti racchiudono due a due un gabinetto di toelette da 1,200×0,800 con lavabo.

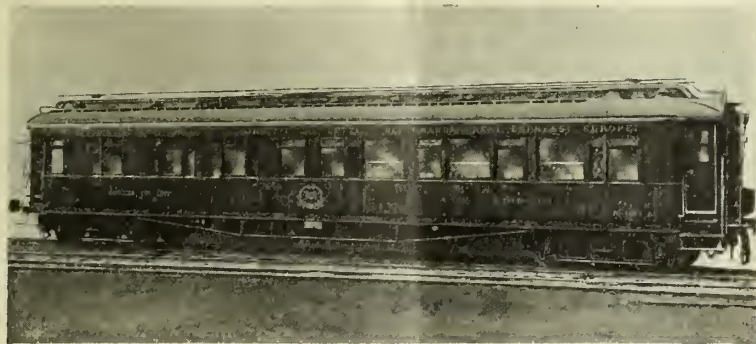
5.° Un gabinetto da toelette di 1,320×1,220 con W. C. e lavabo.

6.° Una cabina racchiudente un apparato di riscald.

7.° Un corridoio largo 0,724 lungo i compartimenti.

8.° Ad ogni estremità della vettura una piattaforma munita di soffietto internazionale completo.

Le dimensioni principali sono:

Lunghezza totale del telaio compresi i respintori m/m 20,320 — Lunghezza totale fra le faccie esterne delle traverse di testa m/m 18,820 — Larghezza esterna ai longheroni del telaio m/m 2,800 — Interasse dei respintori m/m 1,750 — Altezza dell'asse dei respintori sul piano di ferro m/m 1,050 — Distanza fra i centri dei carrelli m/m 14,000 — Passo dei carrelli m/m 2,500 — Lunghezza della cassa escluse le piatteforme m/m 17,380 — Lunghezza della cassa comprese le piatteforme m/m 19,080 — Larghezza massima esterna della cassa m/m 2,880 — Tara della carrozza Kg. 39,000 — Tara per posto offerto Kg. 1,950.

Interno della carrozza in servizio notturno.

Interno della carrozza in servizio diurno.

I Canotti Automobili a Monaco.

Monaco, aprile.

L'Esposizione e le feste motonautiche di Monaco vengono opportunamente ad avvertirci dell'esistenza di un turismo impareggiabile su una strada ideale, tutta liscia e sgombra, infinitamente vasta e infinitamente bella, perennemente consolata dalla poesia dei mattini e dei tramonti, rallegrata da una innumerevole vitalità e da una mutevolezza incantevole di panorami: il mare.

Questo soave asilo della Costa azzurra, ove il canotto automobile compie la sua prima fioritura annuale, sembra espressamente disposto per farci comprendere la profonda gioia che noi possiamo trarre dalla navigazione turistica, mediante il meraviglioso strumento di cui l'ha dotata il motore a esplosione. Talchè sembra quasi inspiegabile, riflettendo all'entusiasmo suscitato dall' automobile terrestre, come tutta la letizia promessa dal suo fratello marino non abbia acceso una passione ancor più intensa e diffusa, specialmente in Italia, ove fiumi, laghi, golfi e lidi concederebbero al canotto automobile i soggiorni più propizi e più attraenti.

Io mi figuro che per molti la spiegazione non farà difetto. Se la vettura è preferita al canotto non è già per una parzialità dei turisti, ma per colpa, per insufficienza del canotto istesso. E ad uno ad uno saranno enumerati gli inconvenienti delle imbarcazioni a motore, le loro scarse qualità nautiche, la loro irregolarità, la deficiente sicurezza, l'assenza del *confort*, ecc.

Che il canotto diventi prima un vero arnese marino, diventi più pratico e più confortabile, ed avrà tutta la sua fortuna.

Tali osservazioni sono lungi dall'essere prive di fondamento, tuttavia questa quarta Esposizione di Monaco ci attesta che un rilevante miglioramento, precisamente in quest'ultimo anno, è stato ottenuto, che ormai si procede nella direzione saggia, e che il canotto non tarderà molto ad essere quale lo si desidera.

E ciò che maggiormente ci compiace si è che di questo progresso, nel senso turistico, e cioè nel senso delle qualità marine degli scafi, e del *confortable* di bordo, gli italiani appariscono qui tra i principali fautori, proprio qui dove i francesi hanno compiuto il massimo sforzo per mettere in evidenza la loro produzione.

E' stato infatti generalmente riconosciuto che gli scafi più belli, più agili, più finemente lavorati, più comodi e dalle linee più svelte ed armoniose, che mandano in visibilio i conoscitori, sono quelli componenti la valida e numerosa flottiglia inviata dal cantiere Gallinari di Livorno.

Gli inglesi hanno trovato chi può star loro a pari. Con i 5 *cruisers*, canotti da diporto, del Gallinari, ci sembra almeno che dal lato scafo, come barca turistica, non si possa volere di più. Elegante ne è l'aspetto, le linee sono quelle classiche, slanciate e sottili, svolte però con originale armonia nel tipo caratteristico del canotto automobile, la costruzione ne è robusta, atta a tenere il mare, l'interna disposizione e l'arredo presentano vantaggiose comodità, e efficace difesa contro i flutti.

Tra i francesi emergono il Tellier per le costruzioni da corsa (*racers*) che viste dall'alto rassomigliano a sezioni di proiettili conici e il Despujols per le imbarcazioni da diporto (*cruisers*), specialmente per quelle piccole, di cui si è fatto una specialità.

Lo stile inglese è rappresentato dai tre canotti da corsa del Saunders e in particolare dai due *Daimler*, tuttavia questi belli scafi, contrariamente alle previsioni, non hanno saputo tenere il mare, al primo urto dei flutti sono rimasti seriamente avariati, così da essere costretti ad abbandonare la corsa e a rifugiarsi sugli scali.

La parte meno curata dei canotti è costituita dagli adattamenti meccanici del motore alla barca. In genere sono assai poco soddisfacenti i congegni di comando, di messa in marcia, di trasmissione, ecc., e per la più parte sono collocati in modo incomodo e poco razionale. Sembra quasi un allestimento frettoloso e provvisorio.

Da questo lato si possono ancora conseguire importanti perfezionamenti, per i quali l'uso sarà il miglior maestro.

***

L' *yachting* automobile ha ancora l'aspetto e la fama di uno *sport* eccessivamente di lusso, troppo costoso. E questo impedisce il suo sviluppo turistico.

Un canotto costa molto e consuma enormemente, e il profitto che se ne ricava non corrisponde alla spesa.

Tale è la comune opinione che viene ribadita dal fatto che il canotto automobile nelle sue manifestazioni più in vista, non esce mai da una ristretta cerchia di persone, costruttori, grandi fabbriche e gran signori.

Troppo ristretto è questo mondo, che vive altresì in disparte, e il grosso pubblico, quello che darebbe la larga clientela, teme di accostarvisi.

Per quanto riguarda i canotti da corsa, non è dubbio che essi cagionino una spesa ingentissima con un compenso, per il momento, inadeguato, ma non sono questi tipi di eccezione che a noi interessano e ai quali può essere riserbato l'avvenire. Il canotto da corsa non è che un mezzo; un mezzo di notorietà, un mezzo per colpire la sensibilità del pubblico, un mezzo per arrivare al miglior canotto da diporto, da turismo.

E' una *reclame* e una scuola al tempo istesso. Gli scafi dei *cruisers* che ora ci accontentano sono il frutto dei tentativi e degli studi fatti per i *racers*.

Lasciando adunque da una parte questi ultimi è innegabile che i battelli a motore comuni sono oggi assai più convenienti di una volta, il loro rendimento è cresciuto e il loro consumo è diminuito.

Non occorre più immagazzinare almeno 100 HP., terribili divoratori di benzina, su uno scafo di 8 metri per fare i 30 chilometri all'ora.

Nella prima serie dei *cruisers* lunghi m. 6,50, con il motore di una cilindrata di due litri e mezzo, sono state prevedute velocità di 28 chilometri all'ora, e taluni canotti come il *Capoulon* hanno nella corsa dei 50 chilometri tenuto una media di oltre 29 chilometri all'ora.

E' un risultato che merita attenzione.

Nella terza serie il *Sec* del Gallinari, un leggiadrissimo scafo di 9 metri, con un motore a poco più di 40 HP. tocca e supera brillantemente i 40 chilometri all'ora.

***

E non manca fra i canotti un tipo che sta tra la vetturetta e la motocicletta terrestre.

Sono barche ordinarie leggere provviste di un motore a 1 cilindro, che possono facilmente fare i 12 e i 14 chilometri all'ora.

In questo campo si sono anzi escogitate alcune applicazioni ingegnose che in pratica hanno avuto un esito favorevole. Per esempio la *Motogodille*.

La *Motogodille* è per il battello, quello che la *Motosacoche* è per la bicicletta, un propulsore a motore che si può adattare con facilità su qualunque barca e che serve anche come timone. L'apparecchio consiste in un'asta poggiata sulla poppa, mobile in ogni direzione; ad una estremità, quella immersa, porta l'elica, all'estremità opposta il motore con i suoi accessori, compreso il serbatoio.

Naturalmente non bisogna pretendere di compiere lunghe traversate con questo arnese, nè sfidare mari agitati, ma sia nei porti difesi, sia sui fiumi e sui laghi può rendere utili servigi e procacciar gite piacevoli.

Per il canotto sono in ritardo, sono appena in embrione le applicazioni industriali; mentre nell'America del Nord il canotto automobile è stato largamente impiegato per i trasporti di merci e di persone e per l'industria della pesca, talchè i motori adoperati in questi uffici si contano a centinaia di migliaia, in Europa invece, e specialmente in Italia, non se ne fa alcun uso.

E tuttavia, tenuto conto del nostro esteso litorale e della nostra rete fluviale e laghistica, quale immenso profitto vi sarebbe da ritrarne!

Però qualche cosa si comincia a fare, se non proprio a scopo commerciale, per lo meno a scopo utilitario.

La IV Esposizione di Monaco segna l'apparizione delle vedette di squadra, robuste imbarcazioni automobili destinate a surrogare sulle navi da guerra le solite lancie a vapore.

Una tale surrogazione potrebbe poi effettuarsi anche per le lancie delle Capitanerie, per quelle della sanità, della dogana e dei piloti.

Qui ne sono esposte 12. Hanno tutte la lunghezza regolamentare di m. 7,65, gli scafi sono resistenti e pesanti, ma difettano, a mio avviso, di una bella linea marina che non dovrebbe essere difficile da ottenere.

Questa prima armata governativa potrebbe essere l'avanguardia della grande armata commerciale e industriale dei privati per cui il canotto avrà la sua massima espansione.

Le nostre riviere aspettano di essere ripopolate dal canotto come lo sono state le strade dall'automobile e dalla bicicletta.

MARIO MORASSO.

L'automobile sul francobollo.

A titolo di curiosità riproduciamo il nuovo francobollo postale di 50 hellers adottato nelle provincie (occupate dall'Austria) della Bosnia e dell'Erzegovina.

A proposito della qualità di benzina "atta per Automobili".

Nei numeri precedenti della nostra *Rivista*, abbiamo accennato ai prezzi ed alle qualità delle benzine per automobili che attualmente si trovano in commercio in Italia, — ed abbiamo anzi aggiunto che il Touring sta facendo gli studî per determinare appunto quali tipi sono da consigliarsi ai nostri Soci ed Affiliati, e quali da intendersi non atte per i motori d'automobili.

A parte la questione del prezzo, di cui però ci occupiamo più avanti (vedi Affiliamenti Benzina), crediamo utile predisporre i nostri lettori nelle future notizie, indicando le basi che servono di guida ai nostri studî.

E' risaputo che per il funzionamento regolare dei carburatori a freddo si impiegano come carburanti dell'aria la *benzina* e l'*alcool carburato;* mentre che per l'alcool a 90° denaturato e per il petrolio sono necessari carburatori fortemente riscaldati. Il motivo è semplicissimo: l'alcool ed il petrolio non emettono vapori sufficienti alla carburazione che ad una temperatura superiore a 60° C.; invece la benzina e l'alcool carburato evaporizzano sufficientemente anche a temperatura più bassa.

Ne viene di conseguenza che il funzionamento di un carburatore dipenderà non soltanto dalla temperatura ambiente in rapporto al grado di umidità dell'aria, ma anche dalla natura del carburante impiegato.

In generale, le nostre macchine per automobili hanno carburatori a freddo, cosicchè il carburante da scegliersi non può essere che o la benzina o l'alcool. Circostanze d'indole economico-commerciale fanno preferire la benzina, di modo che noi ci occuperemo di essa.

Prima di entrare in argomento è duopo fare una premessa in merito a quanto accade nei carburatori a freddo.

Mettendo in moto un motore a scoppio, avviene una violenta aspirazione dell'aria, la quale, passando pel carburatore, fa istantaneamente abbassare la temperatura di questo, impedendo così la successiva evaporizzazione della benzina. L'inconveniente è tolto mediante il riscaldamento dell'aria ottenuto dall'utilizzazione di parte del calore dei gas residui dopo la combustione del motore. Scopo adunque del riscaldamento è di dare al carburante il calore necessario alla sua trasformazione da liquido in vapore; in altre parole, mantenere la temperatura della benzina, contenuta nel carburatore, ad una temperatura tale da permettere una regolare evaporizzazione.

Veniamo ora alla benzina, e precisamente a stabilire quale sia la miglior qualità da adottarsi.

La benzina per i motori di automobili è quella ricavata dalla distillazione del petrolio, ed è composta di idrocarburi volatilizzabili da 0° C. a 100° C. e più, cosicchè, a rigore, essa non può considerarsi omogenea. Considerando il diverso grado di volatilità dei componenti della benzina, si può facilmente arguire che in un carburatore funzionerà meglio quella qualità i cui punti di volatilità saranno vicinissimi fra loro. Supponiamo, per esempio, di adoperare una benzina ottenuta con una distillazione fra gli 80 e 100 gradi e che segni un peso specifico di chg. 0,715 per litro; essa sarà di un miglior rendimento che non una benzina ottenuta con una distillazione da 70° a 110° C., pur trovandosi ad una stessa densità.

E' vero che gli inconvenienti derivanti dalla presenza nella benzina di parti pesanti, sono stati eliminati coll'attuazione di carburatori a polverizzazione, ma è altresì vero che, se trattasi di parti soverchiamente pesanti, che non volatilizzano che a gradi elevati di temperatura, superiori a quelli del carburatore, rimarranno dei residui che riusciranno dannosi.

Noi ci proponiamo di stabilire fino a quale limite si possono tollerare le parti poco volatili e come se ne può accertare la proporzione centesimale.

La misurazione della densità della benzina fatta coi soliti densimetri, non permette di stabilire se è o meno completamente utilizzabile nei carburatori e per darsi ragione del suo grado di volatilizzazione, è necessario determinare il diagramma della volatilità. Solo con esso si potrà conoscere a quale temperatura volatilizzano le diverse parti che compongono la benzina e così sapere se un dato carburatore sarà capace di consumare tutto il liquido contenuto senza lasciare residui.

Nel momento attuale, sul mercato italiano, vengono lanciate delle benzine i cui componenti offrono una volatilità così lontana da ammettere che coi carburatori in uso, una buona parte di benzina debba rimanere inutilizzata per mancanza di volatilità. Di qui l'inconveniente dell'arrestarsi del motore dopo che la benzina ha ceduto tutta la porzione che bolle a bassa temperatura e per conseguenza il minor rendimento proporzionale alla quantità dei residui stessi.

Per stabilire norme sicure di controllo la Commissione del Touring procederà, prima di tutto, alla analisi chimica dei prodotti del commercio, poichè la composizione ha un'importanza assolutamente capitale, e poi procederà a delle prove sperimentali che varranno a dimostrare l'attendibilità dei dati ottenuti.

Sulla frenatura delle vetture. — A Berlino si sono fatte, or non è molto, una serie di esperienze per constatare quale spazio era necessario per fermare le varie specie di veicoli che circolano nelle strade. I risultati furono i seguenti ed essi non hanno bisogno di commenti:

Veicoli a cavalli.

Fiacres	da m. 8	a m. 28
Vetture a due cavalli	„ 17	„ 18 40
Furgone	16 m.	
Omnibus	da m. 12,30	„ 18
Carri	„ 18	„ 32

Veicoli automobili.

Fiacres	da m. 3,90	a m. 6,50
Vettura da 50 HP.	„ 0,67	„ 8,65
Omnibus	„ 4,50	„ 11,60
Carri	„ 1,80	„ 4

Furono iniziati servizi automobilistici fra Ventimiglia e Vievola, in coincidenza colla ferrovia; tra Orbetello ed Orvieto; tra Schio e Bassano; tra Ascoli ed Acquasanta.

Fu sospeso il servizio automobilistico fra Pinerolo e Carmagnola per scarsezza di viaggiatori.

Da Pechino a Parigi in Automobile

Il Principe Borghese rappresenta il Touring.

Per iniziativa del giornale francese il *Matin*, s'è organizzata una corsa automobilistica veramente straordinaria, di 15 000 chilometri, da Pechino a Parigi.

Il principe Scipione Borghese.

La partenza da Pechino avrà luogo il 10 giugno; l'arrivo a Parigi circa due mesi appresso.

Alla corsa parteciperanno anche due italiani: il principe Scipione Borghese, deputato al Parlamento, ed il conte di Groppello.

La Direzione generale del Touring, mandando i suoi augurî, ha pregato il socio principe Borghese di voler rappresentare il Touring Club Italiano in tale circostanza e di voler inviare alla nostra *Rivista* fotografie ed impressioni sulla corsa automobilistica traverso due parti del mondo; e ne ebbe la seguente gentile risposta:

Ringrazio cordialmente codesta Direzione per gli augurî gentili, tanto più graditi ed efficaci perchè assommano i voti inespressi di 60 000 soci.

Durante il viaggio, forse, ma dopo, certamente, mi sforzerò di accontentare il desiderio della Direzione, dando ai soci, per mezzo della *Rivista*, notizie di questo nostro tentativo.

Con ossequio e stima SCIPIONE BORGHESE.

Ringraziamo di nuovo, anche da queste colonne, l'onorevole nostro consocio.

Il principe Borghese s'è imbarcato a Napoli l'11 aprile. Il suo automobile porterà il guidone del T. C. I.

Ruote viventi. — Riportiamo, a titolo di curiosità, la fotografia delle **ruote viventi**, giuoco sportivo ideato dal nostro

consocio signor Carlo Rutto, ed eseguito in una festa popolare a Torino.

IL TOURING NEL CILÈ

Come in tutte le parti del mondo, anche nel paese antico degli Incas, nel Cilè a Iquique, si è costituito un forte gruppo di soci del Touring Club Italiano. Presentiamo qui una bella schiera di quei forti, e mandiamo un cordiale saluto ai nostri fratelli lontani.

Varietà di Automobilismo

Accennare qui alle molteplici applicazioni che furono fatte in questi ultimi tempi in Italia nel campo dell'Automobilismo pratico sarebbe opera

Fig. 1.

lunga ed anche in parte vana, perchè la nostra *Rivista* ebbe a seguirne in ogni numero l'ascensione meravigliosa.

Fig. 2.

Il furgone, il carro da trasporto, l'omnibus automobili sono ormai entrati nell'uso comune; e qui non ci resta adunque da parlare che di qualche novità.

Fig. 3.

AUTOMOBILE AMBULANZA. — Ora è la volta del carro ambulanza (fig. 4), che l'Automobile Club di Milano, inspirandosi a alti sentimenti umanitari, ha regalato all'Ospedale Maggiore locale, nel gennaio scorso.

AUTOMOBILE-TELEGRAFIA MARCONI. — Un'altra pratica applicazione dell'automobile è quella della Stazione mobile *Mar-*

Fig. 4.

coni, di cui presentiamo pure la fotografia (fig. 5), che viene riprodotta in questi giorni da tutte le riviste automobilistiche d'Europa e d'America.

Fig. 5.

OMNIBUS-AUTOMOBILI. — Le altre figure che abbiamo voluto qui raggruppare rappresentano gli omnibus che facevano servizio all'Esposizione di Milano, o che presero parte al concorso pel Premio Reale di L. 10 000 vinto dalla Serpollet Italiana (fig. 2, 3, 6), e il furgone del Touring (fig. 1), usato specialmente per il trasporto delle pubblicazioni dagli uffici alla stazione ferroviaria.

Fig. 6.

VETTURETTE VETERANI. — Intendiamo parlare delle originali vetturette (fig. 7 e 8) che presero parte alla riunione di Parigi dell'11 novembre 1906. Le figure qui riprodotte rappresentano appunto

due di coteste vetturette; una tre ruote de Boisse e una Gobron Brillié 9 HP del 1900.

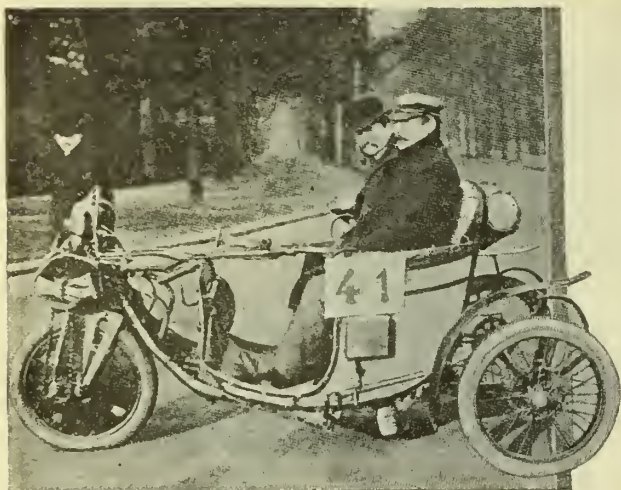



Fig. 7.

MOTOCICLETTA-TELEFONO. — Nell'esercito austriaco si sono fatti ultimamente degli esperimenti allo scopo di adottare su larga

Fig. 8.

scala la motocicletta munita di rimorchio come mezzo per una più sollecita posa dei fili telefonici in aperta campagna. Diamo posto a due vi-

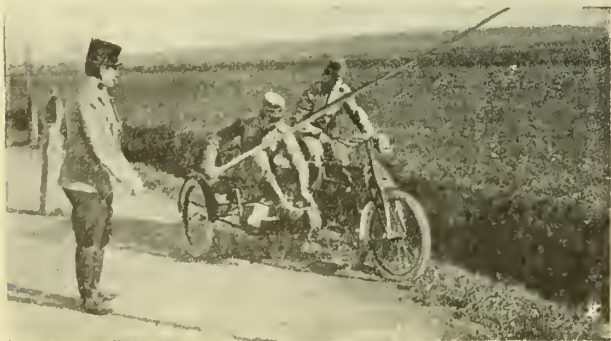



Fig. 9.

gnette (fig. 9 e 10), che illustrano il momento caratteristico delle operazioni di posa, che si compie in 20 minuti per ogni 10 chm. di filo e quello del ricevimento e della trasmissione dei dispacci telefonici.

Fig. 10.

NUOVI TIPI DI CARROZZERIA AUTOMOBILE 1907. — All'ultimo Salon di Parigi destavano la maggiore curiosità i nuovi tipi 1907, non tanto per le novità tecniche ch'essi offrivano, quanto per quelle sportive, specie nei riguardi della carrozzeria. Questa infatti rileva la tendenza, preveduta del resto, a completare il confort della vettura nel senso di preservare dalle intemperie il guidatore e chi gli siede accanto, come si può vedere nelle due fotografie (fig. 11 e 12), che qui riproduciamo. Si tende (e ci si arriverà presto) a viaggiare in automobile con tutte quelle comodità che (almeno in teoria) si hanno nelle ferrovie.

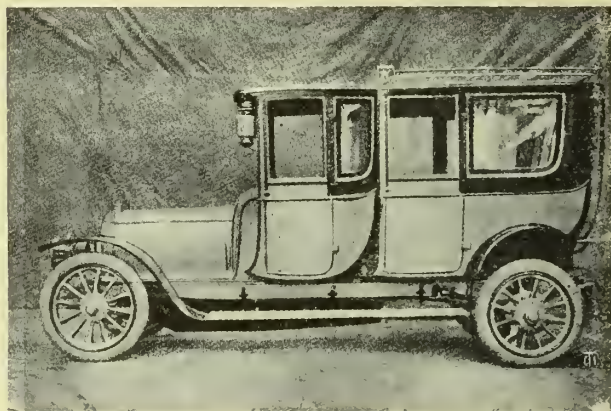



Fig. 11.

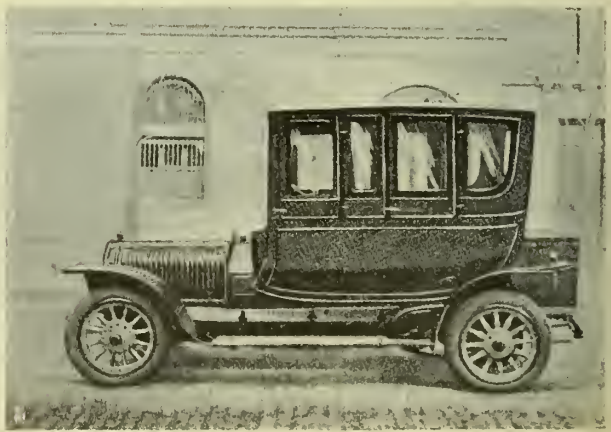



Fig. 12.

I nostri alberi

Un libro di propaganda per i boschi.

La questione del rimboschimento delle denudate pendici della penisola nostra interessa, o dovrebbe interessare, anche i turisti, sia considerando la questione dal lato pittoresco dei paesaggi, sia guardando il lato ancora più pratico della sicurezza e manutenzione delle strade.

Del rimboschimento si occupa in Italia una benemerita Società, la *Pro Montibus et Sylvis*, la quale è ben lungi però dal trovare quell'appoggio morale e materiale che le sarebbe necessario. Del sodalizio è presidente il conte senatore L. Sormani Moretti; e ne è l'anima e l'apostolo entusiasta ed infaticabile il signor Giulio Grünwald *junior* (Vittorio Veneto).

* * *

Per destare in Italia un po' di amore per i boschi, il dott. Lino Vaccari (professore di Storia naturale nel R. Liceo di Tivoli), appoggiato dalla *Pro Montibus* e da altre istituzioni, lancia ora l'idea di pubblicare (se non gli verranno a mancare i necessarî aiuti) un libro di propaganda.

L'idea di una tale pubblicazione gli venne leggendo l'ultimo lavoro *Nos arbres* uscito dalla penna inspirata del signor Henry Correvon di Ginevra, vera anima di artista, apostolo infaticato della protezione delle piante. Parve difatti al prof. Vaccari che quel libro elegante e scritto con forma elettissima, nel farci passare in rivista i più celebri alberi storici o leggendarî della Svizzera, e le principali specie arboree della regione, delle quali son messi in evidenza tutti i pregi estetici, raggiungesse pienamente lo scopo propostosi dall'autore di inspirare in chi legge sentimenti di sincera ammirazione per gli alberi; ed anche gli parve che un solo colpo d'occhio alle numerose e belle figure che lo adornano riuscisse, forse più di molte conferenze, a disporre l'animo del lettore ad accogliere favorevolmente la propaganda a pro' del rimboschimento e quindi guadagnare alla santa causa sempre nuovi adepti.

Il prof. Vaccari e la *Pro Montibus* decisero perciò di fare qualche cosa di simile anche per l'Italia.

Per interessare tutte le persone colte, e richiamare sul libro la loro attenzione, si vorrebbe cominciare, ad imitazione del libro del Correvon, col presentare, in una serie di medaglioni, gli alberi storici d'Italia, dal classico *Castagno dei cento cavalli* sull'Etna al *Tiglio di Sant'Orso* in Aosta. Chi potrebbe resistere al fascino che si sprigiona dal racconto dei fatti gloriosi, dei grandi dolori o delle leggende che a quei vetusti viventi si rannodano, chi non si sentirebbe trascinato ad amarli, sia pure soltanto ammirandone le venerande immagini?

Avvinta in tal modo l'attenzione del lettore, si vorrebbe accompagnarlo attraverso alla nostra patria, e fargli toccare con mano, per mezzo di numerose fotografie, i tristi effetti del disboscamento; presentargli gli orrori di frane e valanghe sterminatrici, lo squallore di aridi e rocciosi fianchi dei monti decomposti in sconfinati brecciaî, il raccapricciante spettacolo di inondazioni, gli effetti della siccità permanente sui campi e sui pascoli, la magrezza spaventevole degli animali erbivori, l'abbrutimento delle popolazioni montanine prive di ogni risorsa; e per contrasto mostrargli la bellezza di un paesaggio coperto dal bosco, il lussureggiante aspetto delle messi o dei pascoli protetti dalla foresta, la gran copia d'acqua, il florido portamento degli animali, e la vita piena di benessere degli abitanti.

Questi quadri, tolti dal vero per mezzo delle fotografie, dovrebbero essere accompagnati da poche parole illustrative per non guastare con lunghi discorsi l'eloquenza dei vivi contrasti, per non lasciar adito al sospetto che si esagera a scopo di propaganda, per giungere a persuadere per mezzo degli occhi, via molto più facile che quella del raziocinio.

* * *

A questa parte del libro, che sarebbe la più importante, come quella su cui si intensifica il lavoro di propaganda, dovrebbe seguire una rapida ma chiara esposizione dei metodi e degli sforzi che i nostri ufficiali forestali impiegano per riuscire a ridonare ai nostri monti il verde manto di cui li avevano spogliati i nostri predecessori ingordi; e la fotografia mostrerebbe qui briglie per torrenti o per terreni franantì, là vivaî, altrove giovani boschi in via di sviluppo. Dovrebbe questo capitolo essere come l'espressione della nostra riconoscenza verso quei benemeriti che alla santa causa consacrano l'ingegno e l'opera loro.

Si tratterebbe poi della *Pro Montibus*, delle sue origini, della sua opera, delle sue conquiste. Nell'ultima parte del libro infine si farebbero conoscere le molteplici specie legnose che abitano la nostra patria, gli amici fidati, cioè, su cui bisognerebbe contare per giungere alla redenzione dei nostri monti. Poche nozioni intorno alle loro esigenze, rendimento e proprietà dovrebbero bastare per mettere ciascuno in grado di comprendere, apprezzare e seguire i consigli degli agenti forestali incaricati della parte tecnica.

* * *

Questo il piano del libro. E i mezzi?

Tutti comprendono di leggeri quanto sia difficile e faticoso il raccogliere in ogni parte d'Italia notizie e fotografie: non basterebbero decine di anni se questa missione dovesse essere svolta da una sola persona. Per facilitare il compito il prof. Vaccari s'indirizzerà per mezzo di circolari a professori, maestri elementari, sindaci e parroci; per mezzo delle rispettive presidenze ai membri di Società od accademie scientifiche, storiche o sportive; per mezzo di riviste o giornali alle altre persone colte del regno, colla preghiera di mandargli notizie, misure, racconti, fotografie; ed egli stesso poi girerà per ogni dove allo scopo di completare l'opera, di controllare i dati e coordinare i fatti.

Per far fronte alle spese non indifferenti dovute all'acquisto del materiale fotografico, ai viaggi, alla larga diffusione di circolari, alla attiva corrispondenza, e sopratutto alla stampa del libro (perchè, volendo renderlo accessibile a tutte le borse, dovrebbe costare pochissimo) si è poi aperta una sottoscrizione. Sono già assicurati alla causa il validissimo appoggio morale e materiale di S. M. il Re, presidente onorario, di S. M. la Regina Madre, di S. E. il Ministro della P. I. Parecchie fra le più cospicue istituzioni d'Italia (quali la Società Botanica Italiana, la Società degli Agricoltori Italiani, il Club Alpino Italiano) offrirono il più lusinghiero incoraggiamento ed appoggio.

* * *

Col mezzo della *Rivista* il Touring raccomanda vivamente tale iniziativa a tutti i suoi soci; ed avverte che le offerte in danaro devono venire inviate al signor G. Grünwald *junior*, Vittorio Veneto; i disegni, dati, fotografie, ecc. invece al signor dott. Lino Vaccari, R. Liceo, Tivoli.

Se qualche nostro socio vuole spedire alla *Rivista* fotografie, litografie, o stampe rappresentanti alberi famosi, o che in qualsiasi altra maniera si riferiscano all'argomento, noi le pubblicheremo (per quanto ci sarà possibile) almeno in parte prima in queste colonne, e le invieremo poi al prof. Vaccari.

Raccomandiamo intanto vivamente a tutti l'opera che riuscirà senza dubbio (affidata come è a persona dotta e competente) pratica, utile, dilettevole.

Itinerari per gite ed escursioni

Molti Soci chiedono, e non soltanto da oggi, che la *Rivista* pubblichi degli schemi di itinerari fatti con tale conoscenza delle località da raccogliere il meglio nel percorso più breve.

Cominciamo con questo numero, e diamo la precedenza a un giro ciclistico, per compiero il quale conviene portarsi e tornare ferroviariamente e per mare ai suoi due punti estremi Messina e Palermo.

S' intende che noi diamo solo l' *itinerario*. Le poche parole di illustrazione che lo accompagnano qua e là sono senza protesa.

Escursione in Sicilia.

(Per chi vuole ferroviariamente, almeno in parte, compiere l' itinerario, avvertiamo che in questo momento e sino alla fine di maggio, il Comitato *Panormitan* emette delle tessere che si possono acquistare in tutta Italia a L. 10. — Il Touring ha potuto ottenere di metterle in vendita ai suoi Soci al prezzo di L. 9. — Ogni tessera contiene dieci scontrini, coi quali si possono fare dieci viaggi di qualsiasi percorso sulle linee ferroviarie sicule, collo sconto del 75 % senza limitazioni di treni o classi: è una vera bazza, poichè con poco o nulla si può girare in lungo ed in largo la splendida Trinacria).

Primo e secondo giorno. — Sbarcando a Messina la mattina, dal *ferry-boat* si può dare un' occhiata rapida alla città, far colazione e partire subito per Taormina (km. 53) (non dimenticare di entrare nel Cimitero per il panorama e la vegetazione) come si può trattenersi e compire la interessantissima escursione al Faro ed anche qualche altra a monte della città.

Nel primo caso si arriverà a Taormina appena in tempo per dare un colpo d'occhio al teatro Greco, al panorama dal Semaforo al tramonto, e alle altre curiosità, in modo da partire di buon mattino l' indomani.

Nel secondo caso si potranno godere con maggiore tranquillità le bellezze del luogo ed anche salire al Castello, o fare qualche altra escursione. La riviera tutta da Messina in poi è una meraviglia di vedute, nelle vallicelle e sul mare, e di vegetazione negli agrumeti. Il Castello Sant'Alessio e il Capo Sant'Andrea sono punti incomparabili.

Terzo e quarto giorno. — Giro dell'Etna. L'escursione si effettuerà per Linguaglossa, Randazzo, Bronte, Adernò, Catania. (Km. 103).

Questo tratto è estremamente interessante nella prima metà per la natura particolarissima delle falde etnee, intersecate da colossali colate di lava, oltre che per le antichità normanne di Randazzo e Bronte per il paesaggio magnifico verso la Valle dell'Alcantara e quella di Troina. La strada tocca i 1040 metri di altezza. La grandiosità della lava è di gran lunga superiore a quelle del Vesuvio. Magnifica ed assai più interessante che dal lato di Nicolosi per le grandi pinete e l'immenso numero di crateri secondari, è la salita dell' Etna dalla parte di Randazzo.

La seconda metà del giro non è certo meno bella sebbene diversissima : la sua caratteristica speciale è il variare continuo di panorami verso la valle del Simeto.

Quinto giorno. — Catania-Siracusa (km. 78) e visita di parte delle antichità di Siracusa.

Caratteristiche di questa giornata sono dapprima l'attraversamento della piana di Catania, con una strada ciclisticamente orrenda, che però il panorama meraviglioso fa dimenticare ogni qual volta si rivolge lo sguardo all'Etna; poi la ricchezza straordinaria di vegetazione, massime degli ulivi, fino a Lentini, quindi la bianchezza africana dell'altipiano calcare, sassoso e sterile al di là di Carlentini, e la inebbriante bellezza della veduta continua che da Villasmundo a Siracusa si ha sopra Augusta e le sue saline, la penisola Magnisi e la costa fino al capo di S. Panagia.

Sesto giorno. — Dopo la visita alle rimanenti classiche e monumentali rovine di Siracusa, che lasciano una indimenticabile impressione anche per la varietà straordinaria di panorami (Epipoli al mattino, tramonto dal teatro Greco) - di ampiezza (Teatro Greco, Anfiteatro Romano, Ara di Gerone) - di curiosità (Latomie, Orecchio di Dionigi, Catacombe di S. Giovanni) - di freschezza (Fontana di Aretusa, escursione ai papiri dell'Anapo) - di interesse storico (Museo Siracusano) - il ciclista, (approfittando dell'escursione all'Epipoli) può recarsi a dormire a Palazzolo Acreide (km. 44) dove importante è il teatro Greco, raggiungendo l'indomani.

Settimo giorno la ferrovia a Vizzini (km. 47) e per mezzo suo nella giornata Caltagirone, può anzi spingersi in bicicletta anche a Piazza Armerina (km. 32).

Ottavo giorno. — Piazza Armerina — Varco Ramata — Lago di Pergusa — Castrogiovanni — Stazione di Castrogiovanni — Ferrovia per Caltanissetta ed oltre.

Giornata breve ma faticosa, (tutte le strade sicule sono in genere faticose) ma oltremodo interessante per la serie dei paesaggi incantevoli e vari, coronati da quel meraviglioso panorama che si ha dal macigno su cui siede l'antica Enna: basterebbe questo a meritare una visita alla Trinacria.

Nono giorno. — Invece di proseguire in ferrovia fino a Girgenti, è consigliabilissimo di scendere alla stazione di Canicattì e recarsi in bicicletta a Racalmuto, Grotte e Girgenti. Questa breve deviazione fa percorrere un tratto abbastanza lungo dell'altipiano di Racalmuto, da cui, sulla valle dei Platani fino alle lontane cime del nord, e tutto intorno per la vastissima cerchia di monti, si ha un panorama che varia, si può dire, ad ogni colpo di pedale, e di cui nessuna parola saprebbe ritrarre lo splendore.

Prima di scendere dall'altipiano alla stazione di Caldare, si attraversano le immense solfare di Comitini, dove nessuno dimenticherà una visita, facendosi accompagnare giù per scale di 400, 600, 800 gradini sgangherati, nei profondi, caldissimi anfratti di quelle cave, ove miseramente soffre una ben triste popolazione.

Nel caso che il turista attardato non potesse visitare queste solfare, gli ricordo che proprio dietro la stazione di Girgenti, a cinque minuti sopra i fabbricati, vi sono pure delle solfare assai profonde ed assai calde, che possono dare un' idea perfetta del genere di lavorazione.

Decimo giorno. — L' indomani, dopo la visita classica di Agrigento (Casa Greca, S. Nicolao e Piscina, Tempio di Giunone Lacinia, Tempio della Concordia, Tempio di Giove, Tempio di Castore e Polluce, Tomba di Terone) dopo di avere ammirato il panorama del mare, di Girgenti, della Rupe Atenea, gli storici ulivi piantati, secondo la tradizione, dai normanni ed i colossali carrubieri che rivaleggiano di grandiosità con gli avanzi greci, si scende a Porto Empedocle, e si prosegue per Siculiana e Sciacca. Se è possibile è bene arrivarvi per il comfort: ma occorrendo si può sostare a Ribera, dove interessanti sono i costumi albanesi.

Caratteristica di questa giornata, come dei giorni seguenti, è lo splendore dei panorami sul mare e sui monti, coronati sugli altissimi cocuzzoli da grandi agglomerazioni di case, che hanno l'aria di fortezze (come Caltabellotta, a 949 metri di altitudine). La solitudine assoluta, per la scarsezza di abitazioni, bene spesso l'aridità completa del suolo coperto di *camerops humilis*, dànno a questo paesaggio una strana rassomiglianza colle spiaggie libiche che fronteggiano al di là del mare.

Straordinario l' aspetto dell' antica Montallegro, che corona una altissima roccia, che venne poi abbandonata per un Montallegro meno selvaggio, posto ai piedi di essa.

Presso Montallegro, a Capobianco, il prof. Mosso ed il professor Salinas stanno attualmente facendo scavi sull'antica Heraclea: avviso per chi ama le novità... archeologiche.

Undicesimo giorno. — Da Ribera o da Sciacca a Menfi e Selinunte: poi a Castelvetrano.

La visita a Selinunte è più facile al ciclista che ad ogni altro turista, per virtù della sua macchina. L'escursione a Selinunte è una di quelle che si ricordano, si campasse anche mille anni: in nessun punto del mondo stanno raccolte tante e così grandiose rovine come sui campi nomati dal fiume Selinos, sulle cui sponde fiorì la città arrestata di botto nel suo sviluppo dalla invasione africana e distrutta poi dai terremoti.

L'immensità delle rovine di Selinunto è paragonabile soltanto a quella delle franc delle Alpi: i 7 tèmpli (A, B, C, D, E, F, G), di cui imponentissimo quello dei Pilieri dei Giganti, colle sue colonne di 3,24 di diametro ed i capitelli monoliti di 4,60 di lato, - l'immensa Acropoli colle sue strade e le sue mura poderose incoronati di acanti e di capperi rupestri di prezzemolo selvatico (selinus) e la Necropoli vastissima, ove ancora entro i sepolcri biancheggiano le ossa due volte e mezzo millenarie, — la vegetazione intensamente meridionale, strabocchevolmente ricca, delle bassure del Modione, infestate da quella malaria che già Empedocle voleva togliere con lavori grandiosi, — il fenomeno curiosissimo delle sabbie mobili che invadono a questo punto, come a Castellammare del Golfo, per chilometri e chilometri, le terre ed i campi, e contro le quali sono difese le rovine, testè scoperte, da lunghe e frequenti staccionate artificiali, tutto ciò rende la visita a Selinunte indimenticabile.

L'escursione alle cave di Campobello di Mazzara è grandemente interessante, ma non si può che ben difficilmente compiere nella stessa giornata.

(Si potrebbe dedicare una giornata per una escursione ciclistica a Campobello per completare poi tale visita in ferrovia fino a Marsala o Trapani).

Dodicesimo giorno. — In ferrovia da Castelvetrano alla stazione di Calatafimi. Da qui in bicicletta al paese omonimo: poi fino al punto in cui si guada il fiume Caldo, per salire a piedi a Segesta, quindi in bicicletta fino a Castellammare del Golfo; poi in ferrovia a Palermo. Da Castellammare a Balestrate: si vede ancora il fenomeno impressionante dell'invasione delle sabbie, dalle quali la ferrovia è difesa da triplici staccionate che esse sorpassano, per addentrarsi per centinaia di metri nelle terre, coprendo i vigneti.

Nell'ora vespertina in cui si percorre in ferrovia il tratto tra Balestrate e Terrasini-Cinisi, stupenda è la veduta della punta di Solanto che per 20 km. si spinge in mare, nera sulle acque azzurre, nel fuoco del tramonto.

A sera, si arriva a Palermo.

Tredicesimo giorno. — La visita di Palermo prende una sola giornata. Quanto ai dintorni, è obbligatoria una visita a Monreale (che coll'attuale ottimo servizio elettrico si può vedere assai rapidamente ed occorrendo in due ore e mezzo tra andata e ritorno). Assai interessante è pure Solunto, massime per i ciclisti.

Ordinariamente da Palermo si ritorna sul continente col piroscafo di Napoli, che ha il vantaggio di salpare al'a sera e giungere a Napoli alla mattina, senza far perdere tempo, permettendo anzi di ammirare come *bouquet de la fin* due scene rivali ed egualmente belle: un tramonto sulla Sicilia ed un sorgere del sole nel Golfo Partenopeo.

Volendo invece ritornare in bicicletta fino a Messina, si impiegano abitualmente due giorni: questa riviera settentrionale è pure bellissima, ma a giudizio del compilatore di questo itinerario, è meno interessante di quella meridionale, salvo tratti e luoghi veramente splendidi, come la traversata di Bagheria, Termini, Cefalù, ecc., e le roccie costiere prima di abbandonare il mare per attraversare la punta peloritana.

Estremamente interessante è invece l'escursione da Milazzo alle isole Eolie, nelle quali evidentemente a nulla serve la bicicletta: sono particolarmente notevoli, oltre i paesaggi marittimi bellissimi, e certi isoletti strani come Lisca Bianca, Lisca Nera, ecc., la salita alla punta più alta di Lipari, per il panorama sull'Arcipelago, la Calabria e la Sicilia, l'escursione a Vulcano, con salita al cratere e la discesa nell'interno di esso, la punta in barca alla Roccia Menalda quando il mare lo permette, la visita delle cave di pomice, la gita col vapore, a Salina, Panaria e Stromboli, colla ascensione alla bocca ignivoma e la discesa a Ginostra: la breve e stupenda gita marina alle roccie basaltiche di Strombolicchio.

Evidentemente l'itinerario qui proposto può essere raccorciato e reso meno pesante, servendosi quà e là opportunamente della ferrovia secondo le forze di ciascuno ed il tempo disponibile.

L'itinerario comprende le principali bellezze monumentali della Sicilia, ed attraversa *sempre zone di splendidi paesaggi.* Nondimeno esso tralascia ancora una quantità di cose oltremodo degne di visita ed intiere parti dell'Isola. Ma tenendo conto che l'escursione proposta permette, secondo il pensiero di ciascuno, di apportarvi aggiunte e modificazioni, ritengo che questa escursione possa servire, ridotta od aumentata, per la maggior parte dei turisti, i quali non possono certo sottrarsi dal toccare i punti principali sopra accennati.

L. V. B.

Convegni generali 1907.

REGGIO EMILIA (18, 19, 20 maggio). — Abbiamo illustrato Reggio Emilia e Canossa nel numero di aprile. Ripetiamo ora qui il programma del Convegno generale al quale interverrà la Direzione Generale, che fa invito ai consoli di tutte le regioni d'Italia di organizzare carovane e gruppi per l'intervento:

Sabato 18 maggio. — Arrivo delle squadre.

Domenica 19 maggio. — Ore 10. Inaugurazione delle bandiere del Consolato del T. C. I. e del Veloce Club; ore 11. Vermouth d'onore offerto dal Municipio; ore 12 a 13. Visita ai Musei; ore 15. Riunione alla Palestra ginnastica. Ordinamento e sfilata per le vie della città. Gara delle fanfare; ore 19. Proclamazione dalla loggia del Politeama Ariosto; ore 20. Spettacolo di gala al teatro Municipale (in onore dei turisti intervenuti al Convegno).

Lunedì 20 maggio. — Ore 5. Partenza per Canossa (vetture e biciclette); ore 6 e mezza. Partenza per Canossa (biciclette); ore 7. Partenza per Canossa (motociclette ed automobili) secondo gli itinerari che verranno indicati; ore 10. Arrivo a Canossa. Distribuzione dei cestini. Colazione sulla rupe; ore 14. Ritorno con fermata a San Polo d'Enza; ore 16. Partenza per Reggio.

Alle squadre e comitive intervenienti sono stati riservati numerosi e ricchi premi.

E' pure stato indetto un concorso fotografico tra dilettanti; ed anche per questo vennero stabiliti numerosi premi in medaglie.

La tassa d'iscrizione al Convegno è di L. 3,60 e dà diritto alla tessera, al distintivo, al vermouth d'onore, all'entrata ai musei, ecc. La tassa d'inscrizione alla gita sarà fissata dal Consolato.

Le inscrizioni si chiudono irrevocabilmente il 12 maggio; indirizzarle al Comitato del Convegno in Reggio Emilia.

TRIESTE (25-26 giugno). — Il Convegno al quale parteciperà anche la Direzione del Touring, comprenderà tra l'altro una gita alle Grotte Hadelsberg.

Del convegno parliamo diffusamente nel presente numero della *Rivista.*

PERUGIA (26, 27, 28 agosto). — Il convegno si terrà in occasione della Esposizione di Arte Antica; parteciperà la Direzione del Touring; comprenderà una gita nelle città dell'Umbria, Assisi, Gemini, Todi, Narni — e darà occasione ad una gita nazionale Siena-Perugia indetta dal Consolato di Siena d'accordo colla D. G.

PARMA (21-22 settembre). — In occasione dei congressi scientifici e dell'inaugurazione del monumento all'esploratore Bottero.

Altre manifestazioni.

AGNONE (Campobasso). — Come abbiamo altra volta annunciato, il consolato del Touring, d'accordo col locale Sporting-Club ha indetto un Convegno ciclo-automobilistico per i giorni 14 e 15 luglio.

BIELLA (Novara). — A Biella, per iniziativa del Club Sport Veloces, si terrà nel maggio corrente un convegno ciclistico.

CANTU' (Como). — Il Club Ciclistico Canturino ha indetto, per il 27 maggio, un convegno moto-ciclistico in quella ridente cittadina della Brianza, nota per le sue industrie dei mobili e dei merletti. Sono assicurati ricchi premî e medaglie. Per maggiori particolari rivolgersi al Club Ciclistico Canturino.

GRECIA. — Il Comitato della gita ciclo-turistica in Grecia comunica di aver *definitivamente deciso che la gita abbia luogo.* Ma poichè parve inopportuno di farla coincidere con la settimana santa, secondo il rito greco, fu deliberato di rinviare *improrogabilmente* la partenza da Roma e da Brindisi rispettivamente all'11 e al 12 maggio e il ritorno a Brindisi e a Roma il 27 maggio, rimanendo in tutto il resto invariato il precedente programma. Nel frattempo si accettarono nuove iscrizioni fino al 30 aprile, presso il direttore della gita cav. rag. Fernando Trasatti, Roma, via Nazionale, 172.

MEDE (Pavia). — A Mede (Lomellina), in occasione della inaugurazione del Poligono di Tiro a segno (26 maggio), si terrà un convegno ginnastico e turistico.

MILANO, — La *Unione Sportiva Milanese,* presieduta dal rag. Romolo Buni, ha pubblicato il programma generale delle manifestazioni per il 1907. Notiamo fra esse: gare sociali podistiche (5 maggio); gita alpinistica al Palanzone (9 maggio); corsa ciclistica Milano-Bergamo-Como (19 maggio); corsa ciclo-alpina Como-Brunate (id.); marcia-motociclistica Milano-Como (id.); prova in salita motociclistica Como-Brunate (id.); corsa ciclistica Milano-Cremona (9 giugno); marcia motociclistica Milano-Cremona (id.); corsa nazionale " Gazzetta dello Sport " (29 giugno); marcia motociclistica " Gazzetta dello Sport " (id.).

ROMA. - Riunione V. C. A. — La Commissione Esecutiva della V Gara di Tiro a Segno Nazionale comunica, che alla gara medesima possono inscriversi Reparti V. C. A riconosciuti dai Comitati locali secondo lo Statuto con rappresentanze di cinque tiratori per ciascun riparto.

I nomi dei rappresentanti devono essere notificati non più tardi del 15 maggio 1907, con dichiarazione scritta del capo riparto.

Quello che si annuncia ancor più interessante, sarà una esercitazione tattica dei V. C. A. in unione ai Bersaglieri Ciclisti. L'esercitazione tattica consisterà in una marcia collettiva, seguita da un finto combattimento e non richiederà per la sua esecuzione più di mezza giornata.

Di tale esercitazione tattica non si potrà dare un dettagliato programma, se non quando si conoscerà precisamente il numero dei Volontari che vi prenderanno parte.

Una concessione importante fatta dal Ministero della Guerra, è quella del prestito alle Società di Tiro a segno Nazionale di moschetti di cavalleria, mod. 91, per le esercitazioni e gare di tiro dei reparti Volontari ciclisti ed automobilisti.

Le particolarità di questa concessione sono espresse nella notificazione n. 7 del Ministero della Guerra, notificazione che il T. ha già trasmesso a tutti i reparti V. C. A. regolarmente costituiti presso le diverse Società di Tiro a segno.

RESPONSABILITA' DEI COMUNI PER DANNI AD AUTOMOBILI, BICICLETTE, ECC.

Si suole pensare ai doveri che gli automobilisti, i ciclisti, ecc. hanno verso i Comuni: doveri che partono dal pagamento della tassa e che arrivano alle contravvenzioni per eccessiva velocità, vera o immaginata. Ma non si pensa quasi mai ai diritti. A chi, per esempio, caduto dal ciglio di una strada comunale per difetto di riparo, passa per la mente di rifarsi dei danni a carico del Comune? Una disgrazia! E miracolo se non si presenta un agente comunale ad osservare che, se la macchina si è guasta e rotta nella caduta, è segno che la corsa era disordinata!

Viceversa è bene aver presente che l'obbligo incombente ai Comuni e alle Provincie di curare la manutenzione delle strade nel modo prescritto dai regolamenti, è corrispondente al diritto dei cittadini di avere non solo una regolare manutenzione, ma di ottenere il riparo dei danni che si verifichino in conseguenza della mancata o trascurata manutenzione.

A questi pensieri ci richiamava una sentenza della Corte di Nîmes in data 26 marzo 1906, riferita dall'interessante *Revue du Tourisme et des Sports,* e che indichiamo all'attenzione dei nostri soci.

Un certo Cammas, venendo di notte in automobile sulla via di Arles ed entrando nella città di Nîmes, urtò in una catena tesa attraverso la strada al posto del dazio comunale. L'automobile naturalmente rimase danneggiato. Bisogna notare che solitamente la località era illuminata da una lanterna rossa, che permetteva di vedere l'ostacolo e lo indicava. E siccome la sera dell'urto la lanterna mancava, l'automobilista sostenne che il Comune aveva mancato di prudenza, e che doveva risarcirgli i danni derivati alla macchina.

Il Tribunale civile di Nîmes fu contrario all'automobilista; ma la Corte d'appello colla citata decisione accolse le sue domande e condannò il Comune a pagargli L. 100 di danno per le riparazioni.

Naturalmente sottoscriviamo alla sentenza della Corte, che corrisponde, oltre che a un retto criterio di diritto, anche ad evidente equità.

***

AUTOMOBILI ED ELEZIONI

In Francia hanno avuto anche questa!

Un candidato politico aveva noleggiato un automobile per la sua campagna elettorale. Voleva un mezzo di comunicazione rapido e robusto per esser presente a tutte le riunioni dei suoi fautori e degli avversari.

Mais cruelle déception! — diceva la citazione. Il cattivo funzionamento dell'automobile e le sue *pannes* numerose erano certamente state la causa della successiva caduta (elettorale, s'intende). Per il che il candidato domandava 4430 lire di danni materiali... e *morali* alla Ditta che gli aveva noleggiato l'automobile.

Il Tribunale della Senna, con sentenza 20 dicembre 1906, disse che non si comprendeva il nesso di causa e di effetto fra l'insufficienza della macchina e il fiasco elettorale: e soggiunse che era inutile calunniare l'automobile, quando è nota l'incostanza spesso constatata degli elettori.

Quindi assolse la Ditta.

Se anche M. Laurençon — lo sfortunato candidato — pensa all'appello, crediamo che la sua sorte non sarà diversa. Ad ogni modo, in caso di noleggio di automobili per elezioni, patti chiari prima!

***

SCOMMESSE ALLE CORSE

Ci domandano se sia valida la scommessa fatta a una corsa di biciclette fra due spettatori.

La questione — a dir vero — rientra nel nostro campo solo in quanto si dice che le scommesse rendono frequenti e vivaci le solennità sportive. Ad ogni modo ricordiamo che la nostra legge (art. 1802 cod. civ.) vieta ogni azione per debiti di giuoco e di scommessa. E' vero che l'art. 1803 fa eccezione per i giuochi che contribuiscono all'esercizio del corpo, enumerando fra questi giuochi anche quelli che addestrano alle corse, ma noi riteniamo che l'eccezione sia fatta soltanto per coloro che partecipano alla corsa, perchè costoro effettivamente esercitano il corpo, e quindi non profitti anche i semplici spettatori.

Però a favore dell'interpretazione contraria, e cioè a favore anche degli spettatori, sta una recente sentenza del Tribunale di Milano, che ha ritenuto applicabile l'art. 1803 a tutti coloro, che, anche solo colla loro presenza, servono a diffondere, a render celebri e frequentati esercizi ben visti dal legislatore.

***

TARIFFE FERROVIARIE PER TRASPORTI DI AUTOMOBILI

Abbiamo cercato nei nostri Annuari di raccogliere sotto un solo criterio le tariffe per trasporti di automobili considerando questi ultimi come veicoli montati su ruote che hanno una tariffa propria e speciale. Ora ci segnalano un caso in cui è stata applicata una tariffa maggiore (art. 72) in quanto l'automobile è stato considerato come carro pesante, tramway, ecc.

Nel dubbio e di fronte all'arbitrio che dovrebbe governare l'applicazione di una tariffa piuttosto che di un'altra, ciascuno naturalmente sta per la tesi più liberale e cioè per la tariffa minore.

Ma non sarebbe bene che la Direzione generale volesse dare al riguardo un criterio di massima per tutti e uniformare questo criterio al miglior vantaggio di quell'onda di vigore che il turismo porta nella vita del paese?

***

TURISTI CHE SI AMMALANO NEGLI ALBERGHI

Il Tribunale Federale Svizzero con sentenza 27 gennaio 1906 ha giudicato che un turista caduto ammalato di morbo infettivo in un albergo, non è responsabile dei danni che l'albergatore risente per la conseguente fuga degli altri ospiti. Si tenga conto che il turista prima di scendere all'*Hôtel* non sentiva neppure i sintomi del male (poichè allora il caso sarebbe diverso); e si tenga pure conto che da parte sua il turista medesimo si dichiarò subito disposto a qualsiasi cura.

In questa condizione di cose, si comprenderà come la magistratura svizzera abbia giustamente riflettuto che chi tiene un *Hôtel* corre una specie di rischio, che deve essere a suo carico, come è a suo vantaggio il reddito speciale dell'azienda.

Il caso ad ogni modo è importante, e la decisione è assai notevole.

***

AI NOSTRI CONSULENTI LEGALI

Rinnoviamo la sentita preghiera perchè i nostri consulenti si facciano vivi e ci diano notizie di sentenze e di casi, che non possono certo mancare e che renderanno questa rubrica veramente utile e varia.

Il Consigliere Delegato alla Sezione Legale
Avv. BORTOLO BELOTTI.

Per la temporanea importazione d'automobili. Targa Florio. — Coppa dell'Imperatore.

Con piacere, e ci sia lecito dirlo, con nostra soddisfazione, ci fu segnalato da parecchie case costruttrici d'automobili, nostre associate, il vantaggio ottenuto dal trittico emesso a loro nome, per la temporanea importazione d'automobili in Italia, in occasione della corsa «Targa Florio» in Sicilia.

La facilità e brevità con la quale l'operazione doganale si compie mercè l'uso di detto documento espressamente creato per chi ha un giusto ed esatto criterio del tempo, è ormai nota ed incotrastata: lo dimostrano le continue richieste di trittici che giornalmente vanno succedendosi.

Oltre che per l'Italia ricordiamo che il Touring emette trittici per tutti i principali Stati e che per la Coppa dell'Imperatore (circuito del Taunus) che si correrà in Germania nel prossimo giugno, sia le Case concorrenti, sia i turisti possono ottenere la temporanea importazione in franchigia del loro automobile in quello Stato facendo capo al Touring.

Si fa un cenno bibliografico soltanto dei libri (di turismo, tecnica turistica, guide, viaggi, arti, ecc.) inviati in doppio esemplare.

Henry Kistemaeckers, *Will Trimm e C., il romanzo comico dell'automobilismo;* tradotto da Eugenio Bianchi d'Espinosa; Torino, Giuseppe Marenco, 1907 (vol. di pagine 380; L. 3,50; per i soci del Touring — rivolgendosi direttamente all'editore — L. 2,75).

Lo scatenarsi subitaneo e trionfale dell'automobile ha sorpreso ed interessato l'autore. Da un giorno all'altro egli ha visto nascere una classe impreveduta di appassionati, di tecnici, di zimbelli, di abbrutiti, di conquistatori, di cavalieri d'industria, una classe singolarissima e pittoresca. Ne ha ricavati dei romanzi; e dice che questa è la sua vocazione, anzi il suo mestiere; un mestiere — bisogna confessarlo — nuovo e singolare. — L'autore non narra la storia personale di alcuno; ma ha tentata la psicologia di un brevissimo istante della nostra vita frenetica, un istante che a ragione gli è parso interessante col suo brontolio di motori, nella sua atmosfera elettrica, nel suo cinismo brutale, nel suo inestrincabile sviluppo d'anime cupide, di volontà tenaci, di meccanismi sottili. " In fondo — scrive l'autore — tutte le tendenze di un'epoca si inscrivono in questa vertigine un po' volgare. Dopo i secoli di Pericle, di Augusto, dei Medici e di Voltaire, il secolo di Gordon-Bennett. E perchè no? ,,.

Pierre Souvestre, *Histoire de l'Automobile*, Paris, Dunod et Vinat, 1907 (vol. di pag. 800, con numerose illustrazioni, L. 15).

E' una splendida pubblicazione che presenta un interesse grandissimo non solo per gli automobilisti ma anche per coloro che si occupano del progresso nelle sue varie manifestazioni.

L'opera è divisa in cinque parti: la prima è consacrata ai precursori dell'automobile; nella seconda l'autore espone lo sviluppo puro dell'automobilismo grazie alle invenzioni di Cugnot, Burney, Hancock. La terza parte è dedicata alle personalità più in vista dell'industria automobilistica, dal Bollée al Michelin. La quarta parte passa in rassegna le grandi manifestazioni che si svolsero dal 1894 fino ai nostri giorni e in apposito capitolo aggiunge alcune interessanti notizie generali sull'industria, legislazioni, sulle formule sportive, ecc.

Chiude l'opera la parte sesta — dedicata al 1906, che segnò col Salon di Parigi l'apoteosi dell'industria automobile.

Questa bella pubblicazione, che si sfoglia con grande diletto e si legge con grande istruzione, si distingue per la invidiabile facilità francese di esporre chiaramente anche per i profani tutte le più astruse particolarità tecniche, e per la non invidiabile qualità francese di parlare quasi esclusivamente di quanto si fa in Francia, fingendo che quasi tutto il resto del mondo nulla conti. Bisogna infatti arrivare alla pag. 756 per trovare un *rapide aperçu de l'industrie automobile en 1906 dans les pays etrangers.*

Accennando all'Italia, l'autore nota che " questo popolo d'artisti si è rivelato essenzialmente un popolo di meccanici ,, ed esprime il dubbio che ciò sia avvenuto ,, grazie al concorso degli ingegneri francesi ,,; dubbio che non sappiamo proprio su che sia appoggiato; mentre si sa invece che nelle fabbriche francesi d'automobili sono numerosi e fra i migliori gli operaî italiani.

L'autore nota che l'industria automobilistica italiana è già divenuta una concorrente inquietante all'industria automobilistica francese; il che a noi non può di certo far dispiacere.

A proposito! Sulla rivista *Der Motorwagen*, la più autorevole del genere in Germania ed organo ufficiale della *Automobiltechnische Gesellschaft* (Associazione tecnico automobilistica), si leggono queste parole:

" Non si commetterà certo errore ritenendo che la ragione del rapido progresso della giovane industria automobilistica italiana debba ricercarsi in modo particolare nell'opera esplicata in questo campo in Italia dai costruttori tedeschi ,,.

Vedano di mettersi d'accordo i signori francesi e tedeschi, e cerchino se, con più diligenti ricerche, non riuscissero per avventura a scoprire, nell'industria automobilistica italiana, anche qualche ingegnere italiano.

Luigi Brasca. *Le montagne di Val San Giacomo* (*Regione dello Spluga*)*;* Torino, Club Alpino Italiano, 1907 (pag. 143).

Questo studio (estratto dal *Bollettino* 1905 del C. A. I.) è una completa monografia di quell'interessantissimo gruppo di monti (Stella, Groppera, Emet, Suretta, Tambò, Ferrè, ecc.) che chiudono ad est, nord, ovest la vallata che da Chiavenna sale al Passo dello Spluga. Collo studio di tutte le fonti conosciute, e più ancora colle sue diligenti ricerche personali sopra luogo, il signor Brasca portò un prezioso contributo alla compilazione di quella *Guida delle Alpi Italiane* che è nel voto di tutti.

Baudry de Saunier, *L'Annual* 1907; Parigi, 20 rue Duret (pag. 940; L. 12).

E' ora uscita l'edizione 1907 dell'*Annual* Baudry de Saunier, il noto manuale generale dell'industria automobilistica. Diremo innanzi tutto che, già voluminoso nel 1906, l'*Annual* racchiude ora più di un migliaio di pagine!

Sappiamo con quale successo lusinghiero fu accolto l'anno scorso l'*Annual* Baudry de Saunier, successo dovuto al fatto che questo Bottin dell'automobilismo rende i più preziosi servizi a coloro che lo consultano.

La grande particolarità dell'*Annual* Baudry de Saunier consiste in ciò ch'esso non è nè un manuale, nè un dizionario, nè un annuario, ma che ha un po' il carattere di questi tre generi di pubblicazioni.

L'*Annual* suddetto è pubblicato ogni anno. Si consulta come un dizionario, e fornisce così subito i voluti schiarimenti. Vi abbisogna conoscere il significato di tale o tale altra espressione tecnica, volete sapere chi è il signor tal dei tali, qual'è il suo indirizzo, la sua professione? Volete invece sapere quali sono i principali negozianti di mozzi, di carburatori, di pneumatici, ecc.? Vi basterà conoscere l'alfabeto per aver subito, con le relative illustrazioni, lo schiarimento che desiderate.

G. A. Pos, *Ligue internationale des Associations touristes. Quatrième rapport annuel redigé par le Touring Club des Pays Bas et cinquième rapport annuel supplement du quatrième.*

Questi utili e diligenti rapporti, per i quali il mondo turistico deve essere assai grato a chi ne fu come pel passato l'anima, vogliamo dire al signor Pos, contengono distribuiti con ordine razionale, notizie sulle Società affiliate alla L. I. A. T.; leggi doganali applicate ai velocipedi, motocicli e automobili al passaggio dei confini; regolamenti per la circolazione interna ed internazionale con velocipedi, motociclette, automobili; norme di trasporto di essi sulle ferrovie, l'elenco delle pubblicazioni (carte, guide, ecc) delle singole Società.

Pro Familia, *Esposizione di Milano* 1906; Bergamo, Società Editrice Pro Familia.

Come supplemento speciale a quell'elegante ed utile periodico settimanale di Bergamo, vennero pubblicati otto fascicoli, splendidamente illustrati, dedicati esclusivamente all'*Esposizione di Milano del* 1906. Gli otto fascicoli uniti formano un bel volume di 240 pagine.

S. Lattes e C., *L'automobilismo nel* 1907; Torino, 1907.

I signori S. Lattes e C., editori di Torino, in occasione della quarta esposizione di automobili, e coll'approvazione del Comitato esecutivo, pubblicarono un elegante e ricco album, con molte illustrazioni intercalate e qualche tavola fuori testo, e con articoli di Gustavo Verona, colonnello Angelo Tragni, ing. G. Cicali, E. Bertarelli, capitano C. Pagliano, ing. A. Bertoldo, ing. Emilio Marenco, ing. Effren Magrini, tenente Luigi Mina, ing. Carlo Frascari, ecc. E' un bel ricordo della recente esposizione automobilistica.

R. Namias. *Annuario del progresso fotografico:* Milano, Progresso Fotografico, via Sirtori 2, 1907 (L. 3).

La fotografia fa continui, importanti progressi. Negli obbiettivi fotografici si cerca di migliorare sempre più la luminosità, l'assenza di aberrazioni, l'attitudine a dare fuochi vari, con una relativa economicità.

Gli apparecchi diventano ogni giorno più eleganti, più comodi, più leggeri; si cerca di renderli atti a contenere materiale sensibile di varia natura ed a servire per obbiettivi di fuochi diversi e persino tele obbiettivi. Gli otturatori

di lastra che danno velocità di otturazione diremo quasi sbalorditive, inconcepibili (1/200 di secondo e meno) sono oggi istrumenti di funzionamento perfetto e sicuro. Nel materiale negativo si è raggiunto un grado di sensibilità tale da permettere persino di fare istantanee in teatro durante la rappresentazione. Enormi in questi ultimi tempi sono stati i progressi dell'ortocromatismo ed oggi non poche sono le buone lastre del commercio che danno un chiaro scuro abbastanza corretto senza alcun schermo. E nelle lastre pancromatiche destinate alla tricromia i perfezionamenti sono stati ormai maggiori, tantochè la tricromia completata da pratici processi di sintesi positiva sta essa pure per divenire un processo da dilettanti. E forse non è lontana anche la risoluzione dell'appassionante problema della fotografia dei colori con un processo ancor più alla partita dei dilettanti che non sia la tricromia.

Non può quindi a meno d'essere accolto con favore da tutti i cultori della fotografia questo *Annuario del Progresso Fotografico* nel quale annualmente tutti i meravigliosi progressi sono passati in rassegna e nel quale la più gran praticità è congiunta a quell'esattezza scientifica che sola può evitare sciupio di tempo e di denaro.

Per dare un'idea della quantità di materie che questo volume contiene diremo che sono più di 150 articoli razionalmente raggruppati che trattano di processi, ricette, descrizioni d'apparecchi, ecc. Non mancano molte belle illustrazioni di cui alcune in tricromia.

La fotografia è una preziosa alleata del turismo, e questo annuario sarà letto con interesse e profitto dai soci del Touring che si occupano di fotografia.

Riviste e Giornali.

— Il periodico **Lega Navale** annuncia che quella fiorente società (che nello scorso aprile ha riunito a Milano la sua assemblea annuale) è stata eretta in ente morale.

— Nel fascicolo III del **Bollettino d'Arte** del ministero della pubblica istruzione, il prof. Paolo Orsi parla di nuovi acquisti per il celebre Museo di Siracusa.

CICLISMO E IPPICA

Il Touring a S. Siro.

Il Touring aveva fino dall'anno scorso fatto pratiche vive presso la Società Lombarda per le corse di cavalli, perchè nell'Ippodromo di S. Siro fosse diminuita la tassa per il posteggio delle biciclette, tassa che per la sua elevatezza (50 cent.) toglieva la convenienza di servirsi di questo mezzo di locomozione a coloro che sia di Milano, sia di fuori, volevano recarsi alle corse, senza essere esposti poi al ritorno alla ressa che si verifica sempre intorno alle carrozze a trazione animale ed elettrica che effettuano il servizio dalla città a S. Siro e ritorno.

La Società Lombarda dimostrò le migliori disposizioni a seguire i criteri avanzati dal Touring nell'interesse dei ciclisti: solamente, che non essendosi trovato un impresario di così buona volontà da rinunciare ad un utile qualsiasi per appoggiare il Touring in una iniziativa veramente utile e popolare, il Touring si è assunto esso stesso l'esercizio di un capannone, che è stato inaugurato nella giornata di corse di domenica 28 aprile.

Il capannone, comodo e spazioso, può contenere agevolmente oltre 100 macchine: in tempo di grande concorso fino 200. Non occorre aggiungere che i ciclisti, consegnando la loro macchina, hanno tutte le migliori garanzie di conservazione accurata e di sorveglianza assoluta. La tassa è stata fissata in centesimi venti.

Nell'imminenza dell'apertura della riunione primaverile di corse, il capannone del Touring è certamente destinato a rendere dei preziosi servigi. Richiamiamo qui che la riunione di primavera avrà inizio domenica 28 aprile e terminerà domenica 2 giugno, con corse tutti i giovedì e le domeniche intermedie. Il programma, interessantissimo, comprenderà lo Steeple Chase internazionale di 20 000 lire, il premio Milano pure di 20 000 lire, il premio del Commercio (domenica 12 maggio) di 50 000 lire, ed il premio del Giubileo di 12 000 lire.

I premi ai soci benemeriti 1906

In base all'estrazione avvenuta il giorno 23 febbraio u. s. alla sede del Touring Club Italiano, è stata effettuata la spedizione ai sorteggiati dei venti premi messi a disposizione dei soci benemeriti 1906.

Diamo qui, secondo l'ordine dell'estrazione, i nomi dei vincitori.

1. *Ditta Giovanni Hensemberger, Monza.*
Un accumulatore per motocicletta tipo 2 H2 - Amper-ora 20: Sig. Urbano Mongini di Bombay (India).
Un accumulatore per motocicletta tipo 2 M2 - Amper-ora 10: Sig. Ferrarini prof. Giuseppe, Capri.
Un accumulatore per automobile tipo 2 M4 - Amper-ora 40: Cav. Rag. Fernando Trasatti di Roma.
Un accumulatore per automobile tipo 2 F4 - Amper-ora 52: Sig. A. Eugenio Musto di Chiavari.
Un accumulatore per automobile tipo 2 I4 - Amper-ora 84: Sig. Tommaso Mazzolotti di Stresa.
2. *Ditta Fabrique Festina, di Study Fils succ. - La Chaux-de-Fonds.*
Tre orologi assortiti, di precisione a scappamento brevettato, con bilancere cronometro, specialmente adatti per turisti: Signori Stefano Castagnino di Buenos Ayres, Giovanni Lantelme di Milano (1), Cesare Baratta di Buenos Ayres.
3. *Ditta Bellani & C. - Milano.*
Un apparecchio fotografico " Cosmos „ 9 × 12 pieghevole per lastre con cassetto a scamotaggio; otturatore istantaneo e a posa funzionamento a pera I: Sig. Giulio Dini, di Spello (Perugia).
4. *Ditta U. Marucelli & C. - Milano, via Aldo Manuzio, Fornitrice delle cassette di medicazione del T.*
Due farmacie tascabili o borsette d'urgenza, in pelle, complete di ogni suppellettile, medicazione e medicinali, specialmente indicate per ciclisti, alpinisti, escursionisti, ecc.: Geometra Eugenio Barbera di Vercelli; ing. Eventino Cortellini, di Milano.
5. *Ditta V. Miolatti - Milano, via Monforte, 2.*
Due remontoirs della Casa Moeris di S. Imier (Svizzera) con movimento finissimo, spirale Breguet, bilancere tagliato, raquette regolatrice, 15 rubini: Rag. Faustino Riva, di Milano; Giovanni Lantelme, di Milano.
6. *Ditta G. Caimi — Sesto S. Giovanni.*
Due fanali acetilene: uno per motocicletta e uno per bicicletta con generatore separato e riflettore parabolico di grande efficacia: Rag. cav. Arturo Mercanti, di Milano, (1); Rag. Antonio Rispoli, di S. Angelo dei Lombardi.
7. *Giornale " Gli Sports „ - Milano.*
L'Italia Geografica illustrata, edizione della Società Editrice Sonzogno. Bellissima edizione in due volumi di grande formato rilegati in tela e oro; complessivamente pag. 1232: Ing. Eventino Cortellini, di Milano (1).
8. *Carloni Brake Co. di Milano.*
Due freni per bicicletta " Carloni „ della Carloni's Brake Co. di Milano: Sigg. Vittorio Moggia, di Milano; Pietro Sacchetto di Remanzacco (Udine).
9. *Tolusso.*
Un freno per bicicletta sistema " Tolusso „: Sig. Emilio Piga, di Porto Torres.
10. *Société d'Exploitation Freni Vigor - Lione.*
Un freno a retro pedalaggio sul cerchione: Sig. Achille Mantegazza, di Roma.

(1) Ha rinunciato a favore dei soci benemeriti 1907.

Piccola Cronaca Commerciale.

Comunicati e notizie del Touring

La Direzione Generale del Touring in sue ultime sedute ha preso fra l'altre le seguenti deliberazioni:

UNIFICAZIONE SEGNAVIE PREALPINE. — Si approva, su invito del Presidente della Federazione Prealpina, di riunire alla Sede del Touring i rappresentanti del Touring, del Club Alpino e della Federazione Prealpina, per addivenire alla unificazione delle segnavie prealpine, e si delega a rappresentare il Touring l'ing. Pugno.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Al Congresso della L. I. A. T. che quest'anno si dovrà tenere a Monaco di Baviera, si approva di presentare dei rapporti sui seguenti temi:

1° Abolizione della tassa di soggiorno per i turisti stranieri in Francia, in Germania ed in Inghilterra, o, in via subordinata, per una esenzione da detta tassa in favore dei soci dei Touring Clubs confederati;

2° Per il miglioramento del regime doganale austriaco nei rispetti delle biciclette e delle automobili e precisamente per la equiparazione di documenti e di trattamento, come in uso presso gli Stati più liberali (Italia, Francia, Belgio, Svizzera);

3° Per l'unificazione delle segnalazioni stradali diurne e notturne di direzione e di pericolo, in questo inclusa l'illuminazione dei passaggi a livello.

Sempre in argomento al Congresso della L. I. A. T. si manda a fare nuove pratiche presso l'Union Velocipedica Espanola per ottenere dall'Amministrazione doganale spagnuola il trattamento di favore per i soci delle Associazioni confederate per il passaggio del confine in franchigia colla bicicletta, e col Real Automobil Club di Spagna per l'istituzione del trittico automobilistico spagnuolo.

Si stabilisce pure di rinnovare le trattative col Touring Club Russo per un mutamento del regime doganale di quello Stato, per riferirne come comunicazione al Congresso.]

CONVEGNI. — Si delibera di accordare il patronato e l'appoggio morale del Touring al Convegno turistico di Trieste, facendo ad esso una conveniente propaganda col mezzo della *Rivista*.

Si accordano premi in medaglie d'argento ai Comitati dei Convegni di Lucca, Cantù, Biella e Viareggio.

CONVEGNO GENERALE DI PARMA. — In considerazione delle iniziative più volte rinviate, per deferenza alle manifestazioni della Direzione, della bontà del programma disposto e delle ricorrenze che si vogliono celebrare, si conviene di autorizzare un Convegno generale del Touring a Parma per la fine di Settembre 1907.

ISTITUTO NAZIONALE PER L'INCREMENTO DELLA EDUCAZIONE FISICA IN ITALIA. — Si accoglie la domanda dell'Istituto Nazionale per l'incremento della educazione fisica in Italia, perchè i Consoli si adoperino a collaborare coi Comitati provinciali alla statistica dell'educazione fisica, facendo apposito appello ai Consoli col mezzo della *Rivista*.

ESPOSIZIONE TURISTICA DI PADOVA. — Si stabilisce la partecipazione del Touring sotto forma di presentazione delle pubblicazioni e degli altri scopi dell'attività del sodalizio.

MINUTERIE DELLA CARTA D'ITALIA. — Si approvano un tipo di mobiletto per la raccolta dei cinquantotto fogli della carta d'Italia in buste, da mettere in vendita ai soci al prezzo di L. 10 per acquisti fatti alla sede; di una cartella per raccogliere i fogli medesimi distesi; di una busta in celluloide per mezzi fogli della carta, ad uso degli automobilisti, al prezzo di L. 2,50 e di una busta analoga in celluloide, più piccola, per ciclisti, al prezzo di L. 1,20.

PER LA CONSERVAZIONE DEI COSTUMI CONTADINESCHI. — Al socio Pietro Nebbia, che propone che il Touring allo scopo di contribuire alla conservazione dei costumi contadineschi, si faccia banditore di concorsi per i migliori costumi caratteristici delle differenti regioni d'Italia, si fa constatare la poca praticità della sua proposta, per quanto commendevole, non potendo il Touring opporsi alla inevitabile evoluzione degli usi e delle consuetudini; il Touring si farà tuttavia centro delle migliori fotografie riproducenti i costumi più interessanti e più originali delle nostre campagne.

ITINERARI PER GITE SULLA "RIVISTA MENSILE,,. — Accogliendo le domande di molti soci, si affida al comm. Bertarelli di predisporre un itinerario per ogni numero della *Rivista*, stabilendo che per tutta la stagione turistica, cioè fino ad ottobre, una pagina, ed eventualmente anche più, sia riservata all'uopo.

Ai nostri Consoli.

L'*Istituto Nazionale per l'incremento della educazione fisica in Italia*, — alla cui azione attiva il Touring guarda col più grande interesse per gli scopi altamente morali e civili ai quali esso mira — sta ora curando una indagine a scopo statistico, in base alla quale potrà prendere norma per l'esplicazione avvenire del suo programma. Si tratterebbe di *accertare quale sia realmente lo stato attuale della educazione fisica in Italia, in merito alla quale si possiedono solamente oggi notizie incerte ed incomplete.*

L'inchiesta è stata affidata ai Comitati provinciali dell'Istituto (alla formazione dei quali hanno in gran parte partecipato i nostri consoli), e ad esso Comitato vennero distribuiti appositi moduli, con cui si dovranno raccogliere tutti i dati e le notizie occorrenti.

Ma anche ad altre fonti all'infuori di quelle emananti direttamente dalla sua organizzazione l'*Istituto per l'incremento dell'educazione fisica* ha ritenuto di potere utilmente ricorrere, al raggiungimento dello scopo che si è prefisso: è per questo che si è rivolto al Touring Club Italiano perchè, coi vasti mezzi che sono a sua disposizione, volesse efficacemente contribuire all'opera dell'Istituto: ed il Touring, che sa di avere in qualunque occasione i suoi migliori collaboratori nel benemerito Corpo consolare, si rivolge di rimando ad essi, perchè vogliano rispondere all'invito dell'*Istituto per l'incremento dell'educazione fisica*, nei termini espressi dalla lettera rivolta dall'Istituto medesimo alla nostra Direzione generale:

« Importa sapere: — come funzioni l'insegnamento della ginnastica nelle scuole primarie, secondarie e femminili, nei convitti, educatori e riformatori: — dove e come sieno tali istituti forniti di palestre, di campi da giuochi, di attrezzi, e con quale assiduità ne siano frequentati i corsi e le esercitazioni: — dove e come funzionino sodalizi ginnastici, di tiro a segno e di *sport*, precisandone la forma, la sfera di azione, il numero dei soci, i mezzi finanziari, i risultati ottenuti, la loro consistenza ed il loro progresso.

« In secondo luogo, importa conoscere quali sarebbero i bisogni e le aspirazioni più prossime e più conformi alle aspirazioni locali ed all'indole delle popolazioni, per dare il maggiore e più sollecito incremento all'educazione fisica della gioventù, nelle sue varie manifestazioni e nei vari fini ch'essa si propone ».

Nell'ambito delle località in cui risiedono, i nostri consoli sono quindi invitati a dare gli schiarimenti e le informazioni come sopra è esposto: informazioni e schiarimenti che, dovranno essere trasmessi sia ai Comitati provinciali dove esistono, sia direttamente alla presidenza dell'*Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica in Italia - Roma.*

AFFILIAMENTI.

Garages.

Bologna..........	Auto-Garage "Italia,,	I	Categoria
Imola..........	Chierici, Manzani e C.	I	»
Mestre..........	Autocommerciale.	I	»
S. Giov. in Persiceto	Francesco Bagnoli.	II	»
Siena..........	Società per Imprese Elettriche.	I	»
Torino..........	Autocommerciale.	I	»

Nel numero passato fu pubblicata errata la dicitura della Spett. Ditta:
GARAGES RIUNITI FIAT-ALBERTI-STORERO
e ciò sotto Genova, Napoli e Padova.

Meccanici.

Arcidosso.........	Conterio Eugenio	II Cat.	M. C.
Bottolle...........	Berti Ermenegildo e Fratelli	II »	M. C.
Dolo...............	Baldan Mario	II »	A. M. C.
Foligno...........	Emporio Ciclistico Savini Filippo	II »	C.
La Santa di Monza	Pelucchi Luigi	II »	M. C.
Morbegno.........	Pensa Giovanni	II »	A. M. C.
Pontremoli........	Petriccioli Michele	I »	M. C.
Tortona...........	Passi Giovanni	I »	M. C.
Vercelli..........	Fratelli Buffa	I »	A. M. C.

Farmacisti.

Grossotto.......... Bertazzoni Lorenzo.

Benzina.

Prezzi della benzina. — In seguito alla riduzione del dazio doganale sui petroli, anche la benzina si trova sgravata di Fr. 24 al quintale; ciò che vorrebbe dire una diminuzione di prezzo di vendita di L. 0,24 al chilogrammo.

Pur troppo le cose, al momento non sono così. Vi si oppongono due fatti: uno momentaneo e l'altro di una durata che non si può precisare: vogliamo dire delle scorte che ancor tengono i negozianti di benzina, a suo tempo sdoganata a Fr. 48 al quintale, e il rincaro del prodotto da parte delle raffinerie.

Il T. ha fatto un'inchiesta sul primo argomento, ed ha constatato con piacere che, i propri affiliati, salvo qualche eccezione, non si sono tenuti carichi di merce, sì da poter presto calcolare il minor dazio doganale pagato. D'altra parte il maggior prezzo imposto dalle raffinerie, unite in trust, minaccia di assorbire l'utile derivante dalla diminuzione del dazio. Se le cose in breve non si muteranno, dovremo rassegnarci a pagare gli stessi prezzi dell'anno scorso, sempre parlando di benzine di gradazione non superiore ai 0.700° a + 15° C.

Certamente qualche negoziante, per poter vendere benzina ad un prezzo congruo alla riduzione del dazio in confronto ai prezzi precedentemente praticati, spingerà delle densità di benzina superiori ai 0.700°. Su questi tipi di benzine pesanti il T. oggi non è in grado di dare consigli; stà però compiendo accurati studi, sui quali rimandiamo il lettore in altra parte della presente *Rivista*.

La massa dei nostri affiliati e composta, ed è con piacere che lo affermiamo, di ditte serie, cosicchè non dubitiamo che di abusi non se ne verificheranno. Ma se per caso, qualche nostro socio, si trovasse di fronte a delle domande esagerate, come dicemmo nel numero precedente, e colle forme note, ci tenga avvertiti.

Prezzi segnati nell' "Annuario Generale ,,. — In relazione di quanto detto più sopra, è bene tener presente che i prezzi, portati dal nostro *Annuario Generale* ormai spedito, sono ancor quelli derivanti dalle condizioni commerciali dell'anno scorso. Potranno quindi avvenire delle modificazioni. I nostri signori Soci automobilisti abbiano la pazienza di stare in corrente leggendo sempre questa parte della nostra *Rivista*.

Nuovi affiliamenti.

470. BOSCOLUNGO (Frazione di Cutigliano) (Firenze). — *Reggianini Achille*, mesticheria. Benzina 695-700 a L. 1,20 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 3; da chg. 5 a L. 10; da chg. 20 a L. 26. Grasso Reinach in scatole da chg. 3 a L. 3. Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 7 alle 19. Recapito per le ore di chiusura presso il signor Ferrari Fausto incaricato alla vendita.

471. CERNOBBIO (Como). — *Cerutti Francesco*, biciclette ed officina meccanica, via Regina, N. 76. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50; sciolto a L. 1,25 al chg. Grasso Reinach sciolto a L. 1,25 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale: dalle 7 alle 18,30; festivo: dalle 7 alle 5.

472. CARZANIGA (Merate) (Como). — *Cattaneo Anacleto*, meccanico, via Provinciale. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Lubrificanti della Vacuum Oil Company in latte e scatole da chg. 1 ai prezzi indicati nell'*Annuario Generale* a pag. IV. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale: dalle 6 alle 19; festivo dalle 6 alle 15. Recapito per le ore di chiusura, presso il proprietario nella stessa casa.

CASALE MONFERRATO (Alessandria). Società Commerciale Agricola, *Restano, Bertini & C.*, per le seguenti tre filiali:

473 piazza Carlo Alberto, palazzo Restano;

474 via del Duomo, palazzo Fornara;

475 al Valentino, casa Tito Bertini. - Benzina 670/680 a L. 1,15; 695/700 a L. 1,20 al chg. (compreso il dazio Comunale di L. 0,045 al chg.). Olio Touring in latte da chg. 0,500 a L. 1,80: da chg. 1,000 a L. 2,90; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5,000 a L. 8,— (compreso il dazio Comunale di L. 0 08 al chg.). Grasso Touring in scatole da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 1,000 a L. 2,90; da chg. 5,000 a L. 6,75 (compreso il dazio Comunale di L. 0,04). Carburo di Calcio a L. 0,45 al chg. Orario estivo, feriale, dalle 6 alle 19; festivo, dalle 7 alle 12: invernale, feriale, dalle 7 alle 19; festivo dalle 7 alle 12. Recapito nei giorni festivi dalle 12 alle 19 presso il magazzino in Città via Sant Evasio, 4.

476 CASSANO D'ADDA (Milano) *Cairati Angelo*, Droghiere, via Principe Umberto N. 1. Benzina 695/700 a L. 0,90 al chg. Oleoblitz sciolto a L. 1,40 al chg. Olio della vacuum Oil Company in latte da chilogrammi 3,000 a L. 4,50; da chg. 5,000 a L. 7,—. Grasso della Vacuum Oil Company a L. 1,50 al chg. in latte da chg. 1 e 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 14. Recapito per le ore di chiusura presso il proprietario stessa casa.

477. IVREA (Torino). — *Rey Lorenzo*, droghe e coloniali, Porta Vercelli. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 0,0375 al chg.). Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 1 a L. 1,90; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,90. Carburo di calció a L. 0.50 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 6 alle 20.

478. MILANO. — *Grand Auto Garage, A. Nosotti e C.*, via Ariberto, 15. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Oli e grassi della Vacuum Oil Company, latte e prezzi come dall'*Annuario Generale* a pag. IV. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo: aperto giorno e notte.

479. MESTRE (Venezia). — *Società Autocommerciale*, automobili, garage, viale Stazione. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; sciolto a L. 0,90 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45. Orario feriale e festivo: dalle 7 alle 22. Chiamata per la notte.

480. PADOVA. — *Società Autocommerciale*, automobili, garage via Altinate, 1. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 0,052 al chg.). Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1 25; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; sciolto a L. 0,90 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 7 alle 22. Chiamata per la notte.

481. S. ANGELO IN VADO (Pesaro). — *Bichi Giovanni*, drogheria, via Garibaldi, 48. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,40 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 6 alle 12,50 e dalle 14 alle 21. Recapito per le ore di chiusura presso Dominici Lucia, Porta S. Maria, N. 44 e presso il Caffè Samisi, via XX Settembre.

482. TORINO. — *Società Auto commerciale*, automobili, garage, via Petrana, 29-31. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; sciolto a L. 0,90 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 7 alle 22. Chiamata per la notte.

483. ZANICA (Bergamo). — *Giambarini Antonio*, officina elettrica e posto telefonico pubblico, via Secco Suardo. Benzina 695-700 a L. 1,05 al chg. Lubrificanti della Vacuum Oil Company come dall'*Annuario Generale* a pag. IV. Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. Orario feriale e festivo: dalle 7 alle 21.

Modificazioni.

BELLINZONA (Canton Ticino). — *Fratelli Enrile fu Vittorio*, drogheria, via di Porta Ticinese, 119. Il prezzo della benzina è aumentato a L. 0,65 al chg.

BORMIO (Sondrio). — *Quadrio Curzio Pericle*, farmacia. Il prezzo della benzina è aumentato per la qualità Germania a L. 1,20 per più di chg. 20; a L. 1,25 da chg. 5 a chg. 20; a L. 1,45 per meno di chg. 5. Per la qualità nazionale a L. 1 per più di 20 chg.; a L. 1,05 da chg. 5 a chg. 20; a L. 1,20 per meno di chg. 5.

CANTU' (Como). — *Paolo Prina*. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg.

DOMODOSSOLA (Novara). — *Giovanni Borgnis*. Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

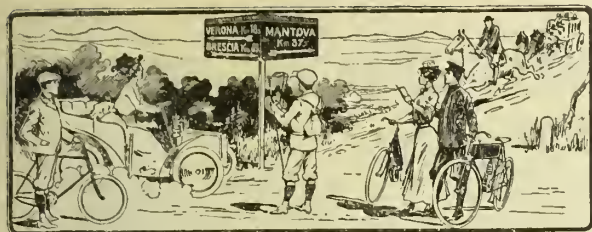
FONDI (Caserta). — *Sotis Romolo*. Il suo nuovo indirizzo è corso Appio Claudio.

LOCARNO (Canton Ticino). — *Pozzi Emilio*, drogheria, via Cappuccini. Il prezzo dei lubrificanti è il seguente: Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1, marca *A* a L. 1,50; marca *B* a L. 1,40. Grasso in scatole da chg. 1 a L. 1,40.

MESTRE (Venezia). — *Società Commerciale Automobilistica E. Graziani e C.* Cessato l'affiliamento. Alla stessa è subentrata la *Società Autocommerciale* di cui sopra nei nuovi affiliati.

PALLANZA (Novara). — *Fedele Rossi*. Segniamo i prezzi dei lubrificanti di cui all'annuncio nella *Rivista* di marzo. Olio Touring, in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4. Grasso Touring in scatole da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,50.

PADOVA. — *Società Commerciale Automobilistica E. Graziani e C.* Cessato l'affiliamento. Alla stessa è subentrata la *Società Autocommerciale* di cui sopra nei nuovi affiliamenti.

TIRANO (Sondrio). — *Quadrio Curzio Pericle*, farmacia. Il prezzo della benzina è aumentato per la qualità Germania a L. 1,20 al chg. per più di chg. 20; a L. 1,25 da chg. 5 a chg. 20; a L. 1 45 per meno di chg. 5. Per la qualità nazionale, a L. 1 per più di chg. 20; a L. 1 05 da chg. 5 a chg. 20 a L. 1,20 per meno di chg. 5.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli	N. 2207		L.	30 998
Provincia di Como	„	„	20	„	400
Municipio di Fontanella	„	„	3	„	30
„ Roncade.	„	„	5	„	100
„ S. Massimo all'Adige . . .	„	„	2	„	20
„ Farra di Soligo	„	„	12	„	120
Porta Piero, Milano	„	„	4	„	40
Baronessa A. de Gunderrode, Firenze	„	„	—	„	20
Princ. di Lucedio Franco Carrega, „	„	„	10	„	100
Conte E. Luserna di Campiglione, „	„	„	2	„	20
Società delle Corse, Milano	„	„	1	„	25
Totali . .	Cartelli	N. 2266		L.	318 73

CARTELLI DI DOGANA.

Il Touring, che prese l'iniziativa di queste utili segnalazioni, l'ha pressochè condotta a termine con la recente spedizione di tutti i cartelli e relativi sostegni ai vari signori Ricevitori doganali, i quali affrettano alacremente la posa in opera.

Ci piace qui menzionare i signori Ricevitori degli uffici di Maslianico e di Ponte Tresa, che, per mostrare il loro attaccamento al nostro Sodalizio, non vollero essere rimborsati delle spese incontrate.

Soci quinquennali.

Alinari Carlo, Firenzo — Ammannati Emilio, Galluzzo — Anasagasti ing. Horazio, Parigi — Annibaldi Domenico, Sassetta — Avalle dott. Felice, Saluzzo — Baccarini avv. Astorre, Fano — Bacci Salvatoro, Spoleto — Bagnalasta Luigi, Conegliano Veneto — Balduzzi Roberto, Crescenzago — Baletti Mario, Pincrolo — Balp dott. Stefano, Torino — Bandiera Angelo, Dijon — Baragiola Pier Luigi, Milano — Barberis Biagio, Torino — Barbiano di Belgioioso A., Milano — Baroni cav. E., Torino — Basola ing. Ugo, Monticelli d' Ongina — Bazzi Fortunato, Milano — Bellingieri M., Carate Brianza — Bollocci Brunetto, Prato — Belloni ing. Emilio, Milano — Beltrandi avv. Alessandro, Mondovi — Bertarelli Guido, Milano — Bertono Carlo, Casale Monferrato — Bianchi Vittorio, Milano — Billi Luigi, Modena — Biscio Ambrogio, Genova — Boggio prof. dott. Clemente, Biella — Borettini Artidoro, Roma — Borletti ing. Francesco, Milano — Borsa Ugo, Cerignola — Bossolo dott. Paolo, Novara — Brambilla Francesco, Carate Brianza — Branca dott. Carlo, Somma Lombardo — Bregoli Alfiero, Ferrara — Bressa Edoardo, Castelfranco Veneto — Bronner Ernesto, Taormina — Brunetti Giuseppe, Chiari — Bruno ing. Luigi, Savona — Brusa Andrea, Napoli — Bruzzi Leonardo, Milano — Buratti cap. Guido, Peseggia di Scorzè — Buttinoni Carlo, Novara — Cabibia Alberto, Torino — Cagnola Alberto, Torino — Calcaterra rag. Antonio, Ranica — Campiglio dottor Carlo, Cittilio — Capaccioli Peris, Buonconvento — Carabelli Achille, Milano — Cardone Raphael, Napoli — Cassini rag. G., Brescia — Cavallini Italo, Reggio Emilia — Cecchini Foresto, Caserta — Clerici ing. Giuseppe, Legnano — Clerico Francesco, Torino — Coggiola notaio Luigi, Sorravalle Sosia — Colizzi Luca, Rocca S. Giovanni — Colombo Cosare, Cusano Seveso — Colombo dott. Oresto, Como — Colombo rag. Tommaso, Milano — Colorizio Bernardino, Rocca di Cambio — Conio Giovanni, Milano — Conti Enrico, Milano — Corbetta Agostino, Arboro — Corti Carlo, Pontelagoscuro — Costa Scipione, Sassari — Costa Reghini conto Guido, Siena — Croso Antonio, Piano di Serravallo Sosia — Cusani Rodolfo, Milano — Cuttica Luigi, Milano — Daccò Carlo, Tagliedo — D'Albertis Adolfo, Genova — D'Albertis Ugo, Gonova — Damiani Giuseppo, Torino — Damilani prof. Cosaro, Torino — Daniele Domenico, Felizzano — Danielli Virgilio, Parma — Daniotti Silvio, Milano — Da Ponte Lorenzo, Conegliano Veneto — Davigo Giovanni, Ventimiglia — Do Giorgis Giovanni, Croscentino — Degli Azzoni Avogadro Aldobrandino, Castelfranco Veneto — Della Casa Pietro, Bagnacavallo — Doarbergh I. H., Firenze — Do Vecchi Leopoldo, Granzotta di Siziano — DES VERGERS DE TOULONGEON MARCHESA HELENE, RIMINI — Di Cornegliano Alberto, Torino — Di Montegnacco Guglielmo. S. Giorgio di Nogara — Di Salvi cap. Francesco, Roma — Disetti Ermes Edoardo, Gemona — Dotta Giovanni, Cuneo — Durando Paolo, Parà — Episcopo Fedele, Poggiardo — Farina Henry, Menton — Ferrari Enrico, Bardi — Ferrari Giuseppe, Genova — Ferrario Giovanni, Busto Arsizio — Fiorentino Fortunato, Milano — Fiorio Giuseppe, Torino — Fontana Domenico, Romano — Fontana Eligio, Torino — Fontana Ernosto, Villanova d'Asti — Fracassi Attilio, Cusago — Francesetti di Mezzenile Renato, Alessandria — Gallo Silvio, Croce Mosso — Gandini Abelardo, Milano — Garambois Martin Enrico, Rivoli — Gardini Silvio, Ravenna — Garroni marcheso Vittorio, Genova — Gasparini Ermenegildo, Marostica — Gazzoletti Silvio, Crema — Gilberti Ferruccio, Vaprio d'Adda — Grassi Romualdo, Clusone — Grigolli Enrico, Mori — Guardabassi dott. Zeffirino, Umbertide per Castello di Polgeto — Guasta Teodoro, Torino — Guernaudi Luigi, Bologna — Guidotti cap. Guido, Caserta — Gusmeroli G., Morbegno — Hesse Giovanni, Bologna — Hirschfeld Luigi, Venezia — Ingarano Federico, Genova — Ivancich L., Verona — Jamoni Gino, Torino — Lamberti Marco, Monza — Lambri Facondo, Pavia — Lanzani Carlo, Corticelle Pieve, Lanzani Gaetano, Meda — Lanzone Francesco, Torino — Lanzone dottor Vittorio, Torino — La Peschi Luigi, Alessandria — Lazzati Lodovico, Legnano — Linussio cav. Dante, Tolmezzo — Locatelli Giuseppe, Treviglio — Longo Augusto, Torino — Lorini Eteocle, Castello di Mornico — Luciani Italo, Montenero di Bisaccia — Luglio dott. Antonio, Gonzaga — MACCIA CARMINE TERESA, MILANO — Mancini Vincenzo, Tivoli — Manzini ing. Camillo, Modena — Marchini Manfredo, Copparo — Martinelli Emilio, Como — Marzocchi Giovanni, Bologna — Massa ten. Romano Aleardo, Massa — Matteotti Silvio, Fratta Polesine — Medioli Amos, Parma — Melloni Pompeo, Bologna — Minoja rag. Ernesto, Trescore Balneario — Monti dottor Vittorio, Milano — Morabito Franco, Milano — Morini dottor Romeo, Milano — Moroni Primo, Roma — Moscone Luigi, Mortara — Mossa dott. cav. Andrea, Torino — Munarini Guido, Venezia — Narducci ten. Lamberto, Spezia — Narducci Vittorio, Bari — Nast Kolb Carlo, Roma — NEGRONE MARCHESA ANTONIETTA. S. STEFANO TICINO — Nigra geom. Giovanni, Chivasso — Nodari Corrado, Romagnano Sesia — Olivero Erminio. Nervi — Ottolina Arturo, Monza — Omet Ugo, Udine — ONETO TERESA Ved. MAGLIONE, NAPOLI — Paccagnini Felice, Paganica — Paganini Guido, Genova — Palloni Pietro, Ascoli Piceno — Paltrinieri Angelo, Crevalcore — Parise comm. Masaniello, Roma — Parodi Leopoldo, Genova — Pastelli rag. Giuseppe, Brescia — Peirano Giuseppe, Genova — Pelizzari dott. Rinaldo, Brescia — Penati Luigi, Milano — Perani Francesco, Genova — Perona rag. Carlo, Milano — Peroni avv. Giovanni, Brescia — Pessano avv. Enrico, Savona — Piasio Alessandro, Serravalle Sesia — Picasso Carlo, Milano — Picello ing. Pietro, Firenze — Piotti dott. Nicola, Rodengo — Pisano Luigi, Montecarlo — Poccardo Cesare Augusto, Torino — Pogliago Ugo, Fiorenzuola d'Arda — Pozzi Angelo, Busto — Prada rag. Claudio, Milano — Pretto Alberto, Genova — Rabossi Antonio, Sartirana Lomellina — Radice Ettore, Milano — Radini Tedeschi Raffaele, Palermo — Ranza Oreste, Chignolo Po — Ravenna Vincenzo, Gallipoli — Regis Luigi, Torino — Remedi G. Battista, S. Miniato — Ricca Camillo, Genova — Richter cav. dott. J. Paul, S. Felice Circeo — Ridoni Ercole, Montecatini — Rizzotti Carlo, Luino — Romano prof. M., Macerata — Rubino Ernesto, Netro — Ruggeri cap. Carlo, Foggia — Ruini dott. Giuseppe, Pordenone — Rusconi avvocato Giov. Battista, Triesto — Ruspa dottor Giovanni, Torino — Russo Alfredo, Torino — Sacchi Ernesto, Milano — Sampietro Carlo, Monza — Sanguineti ing. Vittorio, Sinigaglia — Sartori Lanfranco, Borgosesia — Scandola dott. Everardo, Pavia — Schiappacosse Don Giovanni Bono, Bogliasco — Schoeller Oscar, Gonova — Scotti Enrico, Monza — Scribanti Giacomo, Vallomosso — Sella Aldo, Cossato — Signorini ing. Federico, Torino — Siliprandi Felice, Torino — Soavi Guido Monticelli d' Ongina — Sogno avv. Adolfo, Torino — Sorrentino Paolo, Torino — Spinelli Adolfo, Bologna — Stellati Gabriele, Viterbo — Stobbia rag. Luigi, Milano — Tassinari dottor Silvio, Bologna — Tenconi Ambrogio, Varese — Thaler Francesco, Cavalese — Tomoazzi G., Crevalcore — Toniutti Gaetano, Buia — Tonolo cap. Cesaro, Palermo — Tortarolo Colombo, Savona — Troncana Angelo, Genova — Unione Ciclistica Gemonoso, Gemona — Vaccaro Luigi Adolfo, Genova — Vacchelli ing. Tito, Roma — Vallana dott. Arturo, Torino — Vallot J., Nizza Marittima — Valseriati Isidoro, Mompiano — Vercellone avv. Silvio, Torino — Vergani Paolo, Meda — Villa Alessandro, Piacenza — Viscardi Ernesto, Pusiano — Wuhror Pietro, Brescia — Zanardolli Giovanni, Salò — Zanardi Lamberto, Bergamo — Zanolla Guglielmo, Fornovo di Taro — Zanni Luigi, Omegna.

TOTALE N. 4725.

Soci benemeriti.

Alliana cap. Pietro, Milano — Balboni Ugo, Roma — Barozz Giovanni, Milano — Bellavita ten. colonn. Emilio, Novara — Berti Roberto, Spezia — Casati Edoardo, Napoli — Daccò Luigi, Frontignano — De Maria ten. Attilio, Torino — Dusnasi tenente Antonio, Torino — Gasparotti cav. ten. colonn. Edoardo, Firenzo — Macchi Enrico, Busto Arsizio — Mantegazza Aristide, Legnano — Pierleoni Fosco cap. Francesco, Pesaro — Plevisani rag. Ugo, Roma — Rostain Giuseppo, Torino — Ruggeri capitano Carlo, Foggia — Salvi Cesare, Torino — Scapino rag. Umberto, Genova — Vallebona Enrico Alberto, Genova — Zordan Raffaello, Carmignano di Brenta.

TOTALE N. 1233.

Mobiletti e Cartelle per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I.

Vennero espressamente confezionati un tipo di Mobiletto e un altro di Cartella, dei quali riproduciamo qui sotto il disegno con note esplicative per il loro acquisto.

Fig. 1.

MOBILETTO per la raccolta dei 58 fogli piegati nelle buste così come si spediscono ai Soci (fig. 1). Stile moderno, assai elegante, a tinta noce naturale con cinque scomparti per dodici buste ciascuno, e con fregi dorati.

Misure: centimetri 58 × 43 ½ × 18.

Prezzo L. 10,-- preso alla Sede — spese d'imballaggio e di porto aggiungere, pel Regno, L. 1,25.

***

CARTELLA per la raccolta dei fogli stesi senza pieghe, come sono spediti a coloro che fanno richiesta dei duplicati (fig. 2). Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati, colori, su disegno di Montalti.

Misure: centimetri 43 × 54.

Prezzo: Tipo di lusso, con fogli di classificazione L. 12 – tipo comune L. 5. Aggiungere L. 0,60 per la spedizione fuori di Milano, nel Regno.

Le ordinazioni dovranno essere indirizzate al Touring Club Italiano (Sezione Economato) – Milano, Via Monte Napoleone, 14 – e saranno eseguite solo se accompagnate dagli importi suindicati.

Fig. 2.

Veggasi scheda per l'acquisto a pag. XVII (pubblicità).

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 31 Marzo 1907.

Soci vitalizi. (*)

BARDONECCHIA, Tosi cav. Giuseppe — BIELLA, Amosso Gustavo — BUENOS AYRES, Gagliardi Silvio — CAMPIGLIA CERVO, Savoia Baldassare — COMO, Deputazione Provinciale — GALLARATE, Sartorio Giovanni — GENOVA, Massone M. C.; Scotti Carlo — LOMAZZO, Bettoni Battista — LOVERE, Bortolotti ing. Giovanni — MAROSTICA, Girardi Giacinto — MILANO, Bertarelli Gina; Bertarelli Dell'Oro Elvira; Binda Volonteri Elvira; Bocconi Dr. Ettore; Bollini Francesco; Bossi ing. Attilio; Fraschini Oreste; Gadda ing. Giuseppe; Gadda ingegnere Paolo; Malnati rag. Carlo; Moja rag. Felice; Pagani rag. Felice; Ruini Giuseppe; Società Anonima Lombarda Vetture Automobili; Società Italiana Automobili «Darracq»; Tommaselli Giovanni F.; Vernansal de Villeneuve cav. Giuseppe; Weillschott avv. Gustavo — NAPOLI, De Rosa Max; Forcella marchese Errico; Spinelli marchese Carlo — OSTELLATO, Polelli Roberto — PADOVA, Catterini ing. Romolo PALERMO, Comitato Panormitano Associazione per l'incremento economico feste e riunioni sportive — Oehl Dr Giulio — PISA, Jaja Florenzo — POZZOLENGO, Cirla rag Francesco — ROMA, Corbi Dr. Antonio B.; Istituto Geografico De Agostini G; Kaufmann dott. prof. Paolo; Lanino ing. Pietro; Memmo ing. Cav. Riccardo; Muffelmann Hoffmann E. A. L.; Norsa Giulio; Società Automobili «Roma» — S. REMO. Alberg ing. Enrique — S. PAULO, Marchi Ademaro; Travaglia Giovanni — SENIGALLIA, Ricci Rossi nob. Clemente — SOLAROLO RAINEIRO, Angelo Bini — TIRANO, Lorandi Marco — TORINO, Boella ing. Casimiro; Bussa Giovanni; Cappa Legora avv. Camillo; Capuccio cav. Luigi; Chiodò Viret Sergio; Claretta Alessandri ten. Alberto; Claretta Alessandri Luigi; Fornas Giuseppe; Frigerio Ettore; Leumann ing. Felice; Sacco prof. Federico; Scacchi Cesare — TRAPANI, Adragna barone Francesco — VARESE, Pugliese avv. Salvatore.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA — Battisti Emilio, Corradini gener. Giuseppe, Cortona Vittorio, Costa cap. Giuseppe, De Leonibus Cesare, Pino Stefano, Torracchi cap. Giulio, Voglino Enrico.
Asti. — Camagni ing. Francesco, Sparolazzi Italo.
Casale Monferrato. — Mossetti Nino, Ongetti avv. Piero.
Conzano. Boccalatte Marco.
Gabiano Monferrato. — Lisa Giovanni.
Molare. — Grillo dott. Giovanni.
Montechiaro d'Asti. — Garoglio Camillo.
Novi Ligure. — Campani Ezio, Camusso Luigi.
Rocchetta Tanaro. — Bussetti Federico, Necco Giuseppe.
Sala Monferrato. — Gatti Vittorio.
San Salvatore. — Santangioletta Alberto.
Serralunga di Crea. — Bojola Cesare, Bonzano Giuseppe, Ferrando Dario, Tovo Eligio.
Villanova d'Asti. — Balblano Ernesto, Fontana Ernesto.
ANCONA. — Bertinatti Levante, Circolo Ufficiali 81° Fanteria, Colombo Rodolfo, Milesi Ferretti Enea.
Sassoferrato. — Collini avv. Serafino.
AQUILA. — Botti cap. Vittorio, Donatelli prof. Carlo, Fazi Wolfango, Onofri Giuseppe, Zuchegna Ostilio.
Avezzano. — Lolli Pasquale.
Borbona. — Marinucci Luigi.
AREZZO. — Fratini Edgardo, Marini Cipriano, Masoni Orsino, Neri Serneri Luigi, Tommasi Aleotti Luigi.
Cortona. — Ristori Gerolamo.
Foiano della Chiana. — Zimo dott. Salvatore.
Marciano. — Palleggi cav. Giovacchino.
Poppi. — Vignali Leo.
Sansepolcro. — Bacci Sante.
Sestino. — Gonga Angelo.
ASCOLI PICENO. — Allisio Lorenzo.
Cupra Marittima. — Alessandrini Mario.
Fermo. — Rutili Nicola, Tombolini Federico.
Porto S. Giorgio. — Ciccalè Pio.
AVELLINO. - *Lacedonia.* — Moscatelli prof. Nicola.
Serino. — Bragi Gregorio.
BARI. — Di Cagno Vito, Zanchi Giovanni.
BELLUNO. — Minio prof. Michelangelo.
Borca di Cadore. — Minelli Emilio.
Fonzaso. — Balestra Giovanni, Pagnusat Pietro.
Forno di Canale. — Santomaso Emilio.
Pieve di Cadore. — Bemporad dott. Arrigo, Cambruzzi Giacomo.
S. Stefano Cadore. — Rigoni Gino.
Tai di Cadore. — Silvestri Osvaldo.
Vallada. — De Lazzer Marco.
BERGAMO. — Bosis G. Battista, Della Torre Orazio, Ferri Umberto, Ghisalberti Antonio, Grazioli Arduino, Gualteroni Franco, Masenghini Arturo, Nè Ambrogio, Palei Augusto, Società Anonima Albergo Roncobello.
Adrara S. Martino. — Cadei Severo.
Brembate Sotto. — Fertile ing. cav. Cajo.
Clusone. — Bertacchi Giov. Maria, Gervasoni Alessio, Pellegrini Cesare, Valesini Zaverio.
Cologna al Serio. — Vecchi Tomaso.
Comenduno. — Gavazzi Emilio.
Lovere. — Rossatti don Antonio.
Ogna. — Giudici Alberto.
Ponte S. Pietro. — Lanfranchi Carlo.
Romano di Lombardia. — Fontana Domenico.
Seriate. — Locatelli Paolo.
Torre Boldone. — Moretti Alessio.
Villa d'Almè. — Carrara Luigi, Viviani Luigi.
Villa d'Ogna. — Brighenti Eugenio, Colleoni Amodeo, Cominetti Luigi, Gilardi Attilio, Longoni Armando, Paganessi Carmelo, Sana Carlo.
BOLOGNA. — Baldi Francesco, Biagetti Elia, Bortolotti prof. Ettore, Costa Antonio, Galassi Mario, Gandolfi Paolo, Gherardini Parigi marchese Giulio, Hesse cap. Giovanni, Magrini Giuseppe, Marsigli marchese Giuseppe, Massione cav. ing. Filippo, Morone Giuseppe, Sala Convegno sottoufficiali Legione Carabinieri, Società Anonima Trasporti con Automobili, Stoppani Andrea, Tagliavini prof. Giacomo.
Bagni Porretta. — Gherardi Augusto
Budrio. — Cogolli Carlo.
Galliera. — Govoni Giulio, Tartari Riccardo.
Imola. — Cavallari dott. Augusto.
Molinella. — Zavaglia Antonio.
Vergato. — Stefanon Dario.
BRESCIA. — Bertoldi dott. Giov. B., Borgoni Pietro, Codignola Fenimore, Corini Fausto, Fada Filippo, Finadri Francesco, Lombardi dott. Ernesto, Maccario ing. Augusto, Micheletti Felino, Pastelli rag. Giuseppe, Pellizzari dott. Rinaldo, Sabatini rag. Giuseppe, Tartaglia Pietro, Visca Giovanni, Zeli Domenico, Zuradolli avv. Giuseppe.
Anfo. — Treboldi Egidio.
Azzano Mella. — Scanzi Cirillo.
Bogliaco. — Pilo Attilio.
Capriano del Colle. — Alberti Giovanni.
Capriolo. — Gandini Giovanni.
Chiari. — Diana Giuseppe, Novi geom. G. B.
Dello. — Canavotto geom. Giovanni.
Edolo. — Pacilio Ruggero.
Fasono. — Voegelin Wendenbaùm Luciano.
Gardone Riviera. — Bazzani Alessandro, Schaefer Enrico, Schneider Giuseppe.
Gargnano. — Comboni ing. Giulio.
Gavardo. — Cattori Andrea.
Iseo. — Faiella Eugenio.
Milzano. — Micheletti Fausto.
Ponte Caffaro. — Roia Raffaele.
Sale Marasino. — Zevi Leone.
Salò. — Graetz ing. Richard.
San Felice di Scovolo. — Albertini ing. Francesco.
Seniga. — Zani Francesco.
Tremosine. — Fasani Giovanni.
Villa di Gargnano. — De Paoli Pietro.
CAGLIARI. — Marini dott. Pasquale, Montorsi Mario.
Asuni. — Viviani geom. Stefano.
Bosa. — Pasino Pinna nob. Gavino.
Mandas. — Batzella Attilio.
Mogoro. — PADERI DONNA MARGHERITA.
Sanluri. — Bachisio Tusacciu Garau dottor Raimondo, Lecis Eugenio.
Tortoli. — De Murtas avv. Riccardo.
CASERTA. — Alfano Pietro, Bove cap. Carmine, Campanile cap. Edoardo, Emma cap. Alfredo, Fabbri Lodovico, Ferrari Giovanni, Giliberti cap. Vincenzo, Liguoro cap. Raffaele, Milazzo ing. Vincenzo, Starace cap. Francesco.
Caiazzo. — Spoleti dott. Giovanni.
Formia. — Rubino avv. Luigi.
Nola. — Camossi ten. Giulio, D'Adamo ten. Michelo, Dantoni cap. Ugo, Rocchi cap. Rocco, Santoli cap. dott. Emilio.
Roccadarce. — De Camillis Paolo.
Saviano. — D'Ambrosio Andrea.
CAMPOBASSO. — Ferrara ing. Silvio.
CATANIA. — Trosso ing. Francesco.
Randazzo. — Palermo Finocchiaro Gaetano.
CHIETI. - *Guardiagrele.* — De Lucia Giuseppo, Mastrocola Cesare.
COMO. — Arrigoni Emilio, Bottinelli Enrico, Cantaluppi rag. Rodolfo, Colombo dott. Oreste, Corti Carlo, Fasola Remigio, Martinelli Emilio, Maspero dottor Gaetano.
Campione d'Intelvi. — Medolago Luigi.
Cantù. — Ghidini Emilio.
Canzo. — Società Sportiva.
Castelnuovo Bozzente. — Pietrasanta Pietro.
Cucciago. — Robbiani rag. Domenico.
Dongo. — Sport Dongo Club.
Gavirate. — Bossi Carlo.
Gravedona. — Scotti avv. Giuseppe.
Lecco. — Baggioli Filippo, Dell'Oro Silvio.
Longone al Segrino. — Briganti Gaetano.
Merote. — Albani Francesco, Do Martino Giuseppe.
Orsenigo. — Baragiola Pier Antonio.
Osnago. — Pontovia dott. Giuseppe, Viganò Giuseppe.
Ponte Chiasso. — Bianchi Francesco, Tirelli Arturo.
Rezzonico. — Mazza Giuseppe.
Taino. — Riccio dott. Ettore.
Tonzanico. — Mazza Pietro.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all' Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Varese. — Calcaterra Riccardo, Morisetti Giannantonio, Sala Carletto, Testoni Luigi.

Viggiù. — Monti Rinaldo.

COSENZA. — Pedaci Ettore.

CREMONA. — Faccini Achille, Marconi Luigi.

Casaletto di Sopra. — Bottoni Luigi.

Crema. — Antonietti Marcello, Capanni rag. Giulio, Freri Gerolamo, Manetta Alessandro, Origo Beniamino, Pirola Vittorino, Steffani Nicolò.

Pieve Delmona. — Aldovini Mario.

CUNEO. — Celloni Marcello, Dupont ten. Mario, Magliano cap. Domenico.

Alba. — Cavallo Costantino.

Bagnolo Piemonte. — Bonelli Vincenzo.

Borgo S. Dalmazzo. — Fortuna Luigi. Unione Sportiva "*La Pedona*,,, Zeppini Angelo.

Brà. — Piumatti dott. Antonio.

Busca. — Armando Giuseppe, Conti geom. Secondo, Fascio Evaristo, Fin Silvio.

Dogliani. — Ferrero Francesco, Peisino Epifanio.

Fossano. — Botto Giacomo, Fiorito Amilcare, Garofalo Giuseppe, Marcoz Renato, Rampa Vittorio, Silvano Alberto F.

Piasco. — Palli ing. Stefano.

Saluzzo. — Matteoda Luigi, Mensa dei sottoufficiali dei Cavallegg. Alessandria, Simonetti conte Alessandro.

Savigliano. — Società Sportiva *Virtute*.

Verzuolo. — Fissore Battista, Fissore Roberto.

FERRARA. — Graziani Romualdo, Imperatori Almiro, Schiavetti Vincenzo

Copparo. — Lombardi Roberto.

Pontelagoscuro. — Razzetti Iginio.

FIRENZE. — Addario avv. Basilio, Adinolfi Gabriele, Alinari Carlo, Amadei ing. Mario, Amphoux Eugenio, Andrei Giovanni, Barrett Browning cavaliere Roberto, Berchielli Mario, Bernardini magg. Silvio, Bucciarelli Adolfo, Castelfranco Ettore, Ceccacci Corrado, Costa Umberto, Dearbergh J. H., Del Giudice Giacomo, De Nobili avv. Leonello, Di Fiorino Mario, Finocchietti conte Umberto, Galastri Attilio, Galli Alfredo. Gambara ing. Mario, Maestrelli Gino, Magagnini nob. Pompeo, Marucelli Clemente, Paoli dott. Guido, Passigli Giuseppe, Pratellesi Luigi, Pratesi Corrado, Runcini cap. Romolo, Serraglini Giuseppe, Talanti Luigi, Targetti Ettore, Tavanti ten. Tito, Torresan rag. Rodolfo, Venturini rag. Alfredo.

Bagno a Ripoli. — Puccioni Lodovico.

Barberino di Mugello. PARRI GIUSEPPINA.

Prato. — Stazione Alpina E. Bertini.

Settignano. — Anderson prof. Melville B.

Vaiano. — Bardazzi Ferdinando.

FOGGIA. — Boccassini cav. Sabino, Capozzi Enrico, Colitti Silvio, Dapino cav. Paolo, Da Valle cap. Vittorio, De Maria cap. Nicola, De Stefano ten, Michele, Formillo Ferdinando, Iacomoni magg. Ermanno. Iamiceli Fausto, Manzini Antonio, Ruggeri ten. Pietro, Sala Convegno sottoufficiali 40° Fanteria.

FORLI' — Chiadini ten. Antonio.

Cesena. — Silvestrini Vittorio.

GENOVA. — Acanfora ing. Antonino, Apricale Lorenzo, Avogadro Davide, Avvenente Giuseppe, Badano Mario, Barend van Praag, Benelli Umberto, Bertoglio Vittorio, Berutti Natale, Beuf Tito, Bianchi Vittorio, Bixio Ambrogio, Boscardi Emidio, Bozzo dott. Edoardo, Bruzzono Emilio, Buzzi Gaetano, Calcgari Gino, Calcgari Mario, Carbone Giuseppe, Cariola Carlo Vittorio, Cassanello Tomaso, Cataldi Giuliano, Cavanna comm. Luigi, Cerutti Enrico, Cerutti Francesco, Cerutti Giuseppo, Cohen ing. Alberto, Cortese Francesco, Danco Gian Carlo, De Barbieri cap. Enrico, De Gaspari Vittorio, Della Campana prof. Cesare, Delucchi Ernesto, Di Tullio Adolfo, Donati Giuseppe, Durante ing. Giambattista, FERRARI CLOTILDE, Ferrari Luigi Adolfo, Figari cap. Carlo, Figari Michelangelo, Fontanelli dottor Flaminio, Friz Eugenio, Gaggino Niccolò, Galletto rag. Tommaso, Garibotti Alberto, Gerard Giuseppe, Ghilino Guglielmo A., Gianelli Domenico Nicolò, Gianesi cap. Angelo, GIBELLO GIUSEPPINA VEDOVA BELLINI, Guglielmotti Felice, Lanero prof. Giuseppe, Leoni Antonio, Lo Cascio ingegnere Letterio, Magone Alessandro, Malinverno Remo, Marchiano Pietro, Martinelli Angelo, Matteucci prof. Rodolfo, Muratorio Vittorio, Noziglia avv. Augusto, Oberti rag. Emilio R., Pape Walter G., Parodi Alberto E., Pasquinelli Giovanni, Pedemonte Giacinto, Petta Francesco, Pittaluga Gerolamo, Pitto Cesare, Ratto avv. Giacinto Mario, Reina Felice, Rigotti Michele, Rocca G. Giovanni, Rodocanachi Paolo, Rolleri Ettore, Rosasco dottor G. G., Salata Angelo Giulio, Sciaccaluga Erminio, Sforni Guido, Traverso Andrea, Veirano Giuseppe Maria, Viancllo Valerio, Viggiani Giuseppe.

Alassio. — Vidal Giuseppe.

Altare. — Scarrone Silvio.

Bolzaneto. — Noli Andrea.

Cairo Montenotte. — Carle Rodolfo.

Cornigliano. — Arrighini Pietro, Boccardo Amedeo, Bonzano Luigi, Curletto Costante Francesco.

Final Marina. — Bianchi Gerolamo, Caravà Giuseppe.

Larvego. — Pittaluga sac. Luigi.

Lavagna. — Ravenna G. B.

Molassana. — Barabino Aldo.

Nervi. — Olivero Erminio.

Noli. — Tisconia Federico.

Quarto al Mare. — Morasso Giovanni.

Riva Trigoso. — Aiello Augusto, Ferraris Alessandro, Musso Edoardo.

Rivarolo Ligure. — Ratto Riccardo, Torazzi rag. Carlo.

Sampierdarena. — Ameri Paride, Cigalini Dante, D'Agni Guido, De Amici Enrico, Gobbi ing. Ernesto, Manni Giuseppe, Ronco ing. Nino, Vallebuona Emilio, Verzocchi Mario.

S. Margherita Ligure. — Maragliano Giuseppe.

Sarzana. — Polleschi Silvio.

Sassello. — Badano Cesare.

Savona. — Arturo Francesco II, Becker ing. Leo, Bruno ing. Luigi, Carli dottor Antonio, De Zonte Andrea, Oscilia Ernesto, Perata geom. Giuseppe, Pessano Paolo, Scagliotti Ernesto, Società Casino di Lettura.

Sestri Levante. — Aicardi rag. Francesco, Jori Paride.

Sestri Ponente. — Badino Tullio fu Paolo, Cagno prof. Cesare, Castello rag. Achille, Giannoni Luigi, Landi Lando, Ramiati ing. Adolfo, Romagnoli prof. Giuseppe.

Spezia. — Chiotti cap. Michelangelo, Garetto Luigi, Lardera ing. Carlo, Mariano ten. colonn. Giuseppe, Mostarda Pietro, Narducci Lamberto, Perrone Giuseppe Antonio, Spada Raffaele.

Vado. — Bozzani Pietro.

Voltri. — Salvi Mario.

GIRGENTI. — Puglia ing. prof. Vittorino.

GROSSETO. — Lemmi avv. Damiano, Moccolini Guido.

Arcidosso. — Scanni Marino.

Campagnatico. — Sacchi dott. Ettore.

Montorsaio. — Nisi dott. Francesco.

Sasso. — Visani dott. Umberto.

LECCE. — Agosta ten. Francesco, Batassi Nardi ten. Adolfo, Greco Donato, Pistolese Gerardo, Romati Riccardo.

Brindisi. — Vitrano Raffaele.

Gallipoli. — Piccolo Raniero, Ravenna Vincenzo.

Poggiardo. — Episcopo cav. Fedele.

LIVORNO. — Bellini Lionello, Bocci Ulisse, Cardini Eugenio, Gatti ten. Alfredo, Marabotto ten. Filippo, Monti Fausto, Racca Carlo, Sembranti Ugo.

LUCCA. — Pacini Giovanni, Pavanetto Lelio.

Bagni di Montecatini. — Rosa Carlo, Simili Ottorino Claudio.

MACERATA. — Lapi cap. Camillo.

Camerino. — Canavari Igino.

Pollenza. — Pisani Alfredo.

Sarnano. — Papi avv. Ettore.

MANTOVA. — Nuvolari Camillo, Vecchia prof. Arturo.

Castel Dario. — Piva Rodolfo.

Castelgoffredo. — Rossi Giuseppe.

Medole. — Fezzardi Giuseppe.

Poggio Rusco. — Club Cicli tico Poggese.

MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Milia ten. Cesare.

Massa. — Prezzolini rag. Vittorio.

MESSINA. - *Castroreale.* — Casalaina Mario Jannelli Pasquale.

Francavilla. — Cittadino Michele.

Lipari. — De Mauro dott. Francesco.

Nizza Sicula. — Rasconà Ing. Carmelo.

MILANO. — Adelmann Antonio, Allievi Angelo, Anguissola Antonio, Annoni Alberto, Bacchetta Alberico, Bancalc Emilio, Barenghi Ardingo, Bartolini Primo, Bazzi Fortunato, Beccaria Carlo, Beccaris rag. Vittorio, Beer Giuseppe, Beghè Alfredo, Beistock Giuseppe, Belli Ottorino, Bellini dott. Angelo, Bellinzaghi Giulio, Belloli cav. Ercole, Belloni Francesco, Benzini Achille, Bergami rag. Franco, Betti Domenico, Biffi ing. Franco, Bigoni Alberto, Bonati Carlo, BORELLA EPAMINONDA, Borghesani Ermenegildo, Brogi Angelo, Brugnatelli Cesaro, Bruni Aldo, Brunod Giuseppe, Buffini ing. Guido, Cabiati ten. Aldo, Campolongo Egidio, Cani Cesare, Cantamessa rag. Arturo, Carosso Giovanni, Carnevali Arturo, Carrera Bernardo, Carsana Riccardo, Casati Alfredo, Casati Mario, Casati Pietro, Casati Silvio, Castelli prof. Guglielmo, Castiglioni Achille, Cattanco Giuseppe, Cavagna di Gualdana G., Ceruti Ugo, Chiarelli Domenico, Chiostri Adolfo, Circolo Militare, Cogiola Leopoldo, Colombo Telesforo, Concili cap. Ugo, Confalonieri Enrico, Conluppi cav. Luigi, Conti Giuseppe, Conti Romeo, Conti Vincenzo, Corbetta dott. Carlo, Corbetta Fausto, Corbetta Gaetano, Corsi Enrico, Cozzi Luigi, Croci Ettore, Cucchetti Clemente, Cucchetti Edoardo, Curtarelli Piero, Cuttica Luigi, Danioni Luciano, Davoli Giovanni, De Bernardi Lotario, Dolla Santa Ernesto, Della Torre rag. Silvio, De Maria Ernesto, De Palma Paolo, Descaghi Agostino, Detrois Luigi, De Vera d'Aragona marchese Domenico, Donarini Aldo, D'Ormoa rag. Emilio, Dossena rag. Enrico Fantoni ten. Giulio, Ferri Francesco, Fornasini Emilio, Forster Alfredo, Fossati Franceseo, Frattini Carlo, Fuoco Giovanni, Gabinetto di Geografia della R. Accademia Scientifico-Letteraria, Gaetani Enzo, Galbiati dott. Giuseppe, Galli don Cesare, Gamba Giuseppe, Gasparoni Luigi, Geronimi Emilio, Gervasini Efrem, Gioccani Giuseppe, Greppi Umberto, Grioni Umberto, Guglielmini Ceresa magg. cav. Serafino, Guidi Ivo, Gussoni Ercole, Gussoni Giovanni, Imperatori ing. Luigi, Isorni Pietro, Lampugnani Giuseppe, Landriani Pio, Levati Giuseppe, Levi Alberto, Levi ten. Carlo, Limito Guglielmo, Locatelli dott. Alberto, Locci ten. Vitale, Lonati Giovanni, Longhi Giuseppe, Lucentini Luca, MACCIA CARMINE TERESA, Mansueto Sirtori Alberto, Margonari Vittorio, Martinuzzi Guido, Mauri avv. Angelo, Mayer Giovanni, Meloni Stefano, Milani A. Ernesto, Milani Luigi, Milocco Amedeo, Monti Stefano, Morabito Franco, Morelli Luigi, Moretti Giovanni, Nagel Carlo, Oggioni rag. Alfredo, Onnis Carlo, Pacchetti Fermo, Pagliacci Adamo, Palmisani ten. Francesco, Pastori Carlo, Pavesi Eberardo, Pessina Ferdinando, Pianetta Italo, Pinferetti Alfredo, Polli Ernesto, Ponti rag. Rodolfo, Pozzi Giannino, Prada Attilio, Prada rag. Claudio, Proserpio ing. Giuseppe, Pulni Paolo, Radaelli Giovanni, Radlinski avv. Giuseppe, Rasura Giovanni, Reni rag. Americo, Restelli Ercole, Ricca cav. magg. Ernesto, Rigamonti Emilio, Riva rag. Guido, Rivolta Mario, Robbiolo Enrico, Ronchetti Emilio, Rosso Camillo, Sacchi Ernesto, Saibene Giuseppe, Sala Convegno Ufficiali 66° Fanteria, Salvetti

Cirillo, Sassi Arnaldo, Scanavino Giovanni, Scandoliboni ten. Raoul, Scolari Tito, Scuola Superiore Medicina e Veterinaria, Sertoli Piero, Sessa Alessandro, Sinigallia rag. Mario, Società *La Bicicletta*, Società Sport Club, Soldati Giulio, Spada rag. Camillo, Spora prof. rag. Beniamino, Stabile Raffaele, Stazza cav. colonn. Francesco, Susani Domenico, Suzani Filippo, Tarabini Castellani Carlo, Tornaghi Silvio, Trinchieri Michele Piero, Trinchieri Tullio, Tronchetti Luigi, Tronconi Carlo, Valera Lino, Vecchiarelli Carlo, Veronelli Adolfo, Viancini tenente Edoardo, Villa Pompeo, Vitali Carlo, Voegeli Emilio, Volpato Menotti, Zampatori Antonio, Zampori Clemente, Zerbo Luigi, Zironi Giuseppe.

Bernareggio. — Milani Giovanni.
Busto Arsizio. — Colombo Antonio, Crespi Angelo, Galpacciorini Luigi, Missaglia avv. Luigi, Mojoli Carlo, Pelissier Cesare.
Carate Brianza. — Bellingeri Mario.
Cardano al Campo. — Club Ciclistico di Cardano.
Casarile. — Rizzi Luigi.
Cassano Magnago. — Bianchi Giulio.
Castellanza. — Casiraghi Filippo, Donnini Ariberto, Introzzi Emilio, Muller Luigi, Vistarini nob. rag. Guido Cesare.
Cernusco sul Naviglio. — Colombo sac. Antonio.
Cinisello. — Riva Marco.
Coarezza. — Assi don Eugenio.
Cuggiono. — Gasloli Enrico, Pacchiani Corrado.
Cusano. — Perego Angelo.
Gallarate. — Germani dott. Aurelio, Porrini Egidio, Pozzoli don Natale, Rossi dott. Amedeo.
Gerenzano. — Garbagnati don Pompeo.
Golasecca. — Brenna sac. Egidio.
Greco Milanese. — Uccellini rag. Giuseppe.
Legnano. — Angelini Emilio, Ciapparelli Fiorenzo, Clerici ing. Giuseppe, D'Arcangelo Pietro, Ferrari Paolo, Gandini Attilio, Lattmann Giacomo, Maia geometra Guglielmo, Rezzovaglio Pietro, Rossetti Antonio, Sala ing. Antillo, Sesler Ugo.
Lodi. — Danelli dott. Giovanni.
Meda. — Lanzani Gaetano.
Mezzana Superiore. — Binaghi ing. Vito, Mezzera don Romildo, Rossini Enrico.
Monza. — Faglia Guido, Fossati Romolo, Fumagalli Luigi, Gasparetti Carlo, Piazza Mosè, Pirola Tiberio, Rovelli Giuseppe.
Niguarda. — Ronchi Elia.
S. Colombano al Lambro. — Bianchi Costantino.
S. Pietro Seveso. — Gilardino Raffaelo.
S. Rocco al Porto. — Fornaroli Giulio.
Sesto S. Giovanni. — Camona Angelo.
Somma Lombardo. — Caremoli Giuseppe, Masera Guido, Rigoli don Angelo, Valota Angelo.
Vaprio d'Adda. — Ramella Dell'Erra Giampietro.
Vedano al Lambro. — Gariboldi Angelo.

MODENA. — Allmena Guido, Caviglia Giovanni, Forrari Francesco Luigi, Righi Nestoro.
Carpi. — Formigoni Mario.
Finale Emilia. — Giberti Mario.
Maranello. — Franchini Ildebrando.
Mirandola. — Varusio Giorgio.

NAPOLI. — Aveta Ugo, Avio Gennaro, Baldassarre Nicola, Balsamo Giuseppe, Campanelli Enrico, Di Biaso dottor Antonio, Donohue Charles A. O., Duca di Guardia Lombarda, FAVA prof. LUISA, Federici Errico, Gay Lino, Infante Girolamo, Pacifico rag. Carlo, Platania Michele, Reichlin Mario, Ruspini cap. Adolfo, Società Anonima Officine De Luca Daimler.

NOVARA. — Buzzotti Enrico, Omarini Enrico, Sala Convegno sottoufficiali 86ª Fanteria.
Arona. — Marovelli Serafino.
Baceno. — Bianoschi Giuseppe.
Baveno. — Rovida Enrico.
Biella. — Callegari Umberto, Club Sport Veloces, Coda Vittorio, Dolpiano Pietro, Guelpo Edoardo, Leporati Pietro, Ramella Pezza Alessandro, Sacerdotti Alberto, Valentino Giuseppe.
Borgosesia. — Comi rag. Giovanni.
Chiavazza. Coda Giov. Batta.
Cossato. — Ajmone Marsan Corrado, Chiesa rag. Ettore, Guglierame Domenico, Sella Aldo.
Cossila. — Bracco Guglielmo.
Domodossola. — Fodrini rag. Angelo, Nicolaj Leone, Orsi Luigi.
Galliate. — Franzini Riccardo.
Gravellona Toce. — Olivieri Luigi.
Intra. — Colombo rag. Achille.
Omegna. — Gianoli Leone.
Pallanza. — Antognotti Nicola, Massara Antonio.
Pavignano. — Gugliermino G. B.
Quarona — Barone Raffaele.
Rocca Pietra. — Pantaleo Paolo.
Salussola. — Deleuze Mario.
S. Silvestro. — Greppi geom. Ettore.
Serravalle Sesia. — Bevilacqua Leopoldo, Crivelli Vittorio.
Stresa. — Diamanti Giuseppo.
Valduggia. — Bagozzi Giorgio.
Varallo. — Durio ing. Riccardo, Meynardi prof. Mario, Zanfa Oscar.
Vercelli. — Ricaldone geom. Annibale Albino.
Villadossola. — Anchieri Alessandro.

PADOVA. — Cocco Antonio, Suman conte Mario, Wolff avv. Giorgio.
Brenta dell'Abbà. — Uccellatori Primo.
Carmignano di Brenta. — Gavazzeni Odoardo.
Fontaniva. — Codelli bar. cav. Enrico.
Grantorto. — Bin Antonio.
Teolo. — Vergani Cesare.
Vescovana. — Mugna don Antonio.

PALERMO. — Castellano cap. Egidio, Circolo di Cultura, Lannaro Alfredo, Masi Dionisio, Radini Tedeschi Raffaele, Sabato ten. Claudio.

PARMA. — Bertaccini ten. Antonio, Bertè Francesco, Bonduri cap. Giovanni, Brémont Giovanni, Cornelli capitano Luigi, Di Spilimbergo Mario, Fava avv. Enrico, Fenoglio Giuseppe, Ferrari Pellegrino, Ghelfi Annibale, Gramantieri magg. Pietro, Lettel Enrico, Lisoni Alberto, Magelli Oreste, Manfredi Antioco, Plancher Giuseppe, Sala Convegno Ufficiali 43ª Fanteria, Triani ing. Ferdinando, Zaccarini Gualtiero.
Borgo S. Donnino. — Pio Italo.

PAVIA. — Ciniselli dott. Augusto, Cortese dott. Francesco, Istituto Botanico, Masino Giusto, Schiapelli Giuseppe, Sormani Cesare Amedeo, Vigorelli Guido.
Alagna Lomellina. — Costa dott. Ernesto.
Castello di Mornico. — Lorini prof. avv. comm. E.
Ferrera. — Strada avv. Attilio, Strada Ugo.
Pieve del Cairo. — Basla Attilio.
Pieve Porto Morone. — Spelta Ettore.
Sannazzaro. — Omodeo Zorini Francesco.
Vigevano. — Arrigoni Giovanni, Bianchi Angelo, Bono cap. Marco, Lombardi Domenico, Lombardi Pietro, Luraschi Angelo, Società *Gli Sports*.
Voghera. — Palli ing. Luigi.

PERUGIA. — Brizzi Ferdinando, Trasimeni Arnaldo.
Foligno. — Magnaghi ten. Alfredo, Notarbartolo di Villarosa Rodrigo, Savini Filippo.
Monteleone d'Orvieto. — Marocchi dottor Enrico.
Ponte S. Giovanni. — Scandellari Alfonso.
Terni. — Giovannini Ernesto, Rossi Giulio.

PESARO. — Balestro cap. Francesco Biondi ten. Bianco, Borromeo Giuseppo, Corbelli conte Piero, Lamberti Bocconi cap. cav. Vittorio, Sbriscia Fioretti ten. Pericle, Tealdi Filippo.
Fano. — Barillari cap. Giuseppe, Battaglini colonn. Attilio, Fiorenzoli Benedetto, Micheli Carlo.

PIACENZA. — Bassi Dario, De Maria cav. Luigi, Fantoli dott. Giulio, Galluzzi Mario, Negro ten. Domenico Pavesi dott. Vittorio, Raineri Giovanni, Villa ing. Alessandro.
Pontenure. — Ralli Giuseppe.

PISA. — Barroocio Ugo, Bartolozzi Gaetano, Layfield dott. Carlo, Lelli tenente Alfredo.
Cascina. — Società Ciclistica *Fides*.
Montecatini Val di Cecina. — Ridoni ing. Ercolo.
Ponsacco. — Club Ciclistico.

PORTO MAURIZIO. — Acquarone Giuseppe.
Oneglia. — Maccary Eugenio.
Triora. — Lantrua Giovanni.
Ventimiglia. — Battaglia Pietro, Elena Giovanni.

POTENZA. — Di Napoli Giuseppe.
Matera. — Mancinelli Giulio, Pini ing. Giuseppe.
Melfi. — Racca geom. Francesco.

RAVENNA. — Barberis Giovanni, Danise Giovanni, Della Chiesa conte Giorgio, Fornari Ernesto, Majoli Giovanni, Marini Ugo, Monti Adolfo, Pennacchio Giovanni, Petitti di Roreto Carlo, Tarsitano Arrigo, Tazzioli Florindo.
Casola Valsenio. — Tiezzi Francesco.
Fusignano. — Bedeschi Giulio, Zaccaria agron. Goffredo.

REGGIO CALABRIA. — Battaglia Alessandro.
Gerace. — Sansone ing. Nicola.
Mammola. — Piccolo Leone.

REGGIO EMILIA. — Amiel Francesco, Andreotti Igino, Araldi Rodolfo, Bucci ten. Leone, Calvi Giuseppe, Cavandoli Ernesto, Cipriani geom. Dante, Curtini avv. Augusto, Dall'Ara Amedeo, Ferretti rag. Francesco, Francia ten. Vittorio, Leonardi Silvio, Mantovani dott. Lodovico, Manzotti Antonio, Meloni Pietro, Mironi geom. Attilio, Nazzani Romualdo, Poli P. Giuseppe, Ramalli Arrigo, Ramusani dottor Francesco, Ranelletti ing. Cesare, Sabatini Luigi, Spallanzani Mario, Tarlarini cap. Giuseppe.
Castel S. Pietro Emilia. — Pirotti dottor Giuseppe.
Correggio. — Davoli Athos, Magnani Lepido.
S. Maurizio. — Riva dott. Emilio.
Villa Pivalta. — Galaverni Ambrogio.

ROMA. — Andenna Giuseppe, Baccani Gino, Balzano Vincenzo, Benvenuti Primo, Boaselli Teodorico, Borettini Artidoro, Camilli Felice, Caveglia tenente gener. comm. Crescentino, Cipriani Guido, Coluzzi Rodolfo, Cremaschi rag. Ciro, De Gaetani Adolfo, Del Frate Riccardo, Di Cosare Antonio, Di Salvi cap. Francosco, Di Zero Eugenio, Emanueli Guido, Fabrizi Giovanni, Fontana Alberto, Friedmann Giulio, Gallassi ten. Pietro, Guadagni Augusto, HOFFMANN ESTER MARIA, Jacobini Gaetano, Langeri Mario, Laviosa ing. cav. Vittorio, Manfredi cap. Pietro, Mannelli Alfredo, Manzotti Aldo, Marzi Gino, Mascioli Cesare, Massoni Giulio, Maurizi Fabj rag. Settimio, Menzocchi cav. Armando, Milioni Primo, Millul Arnoldo, Millul Mauro, Montefioro Giulio, Mori Filippo, Musarra ten. Rosario, Nelli Gino, Oberty Luigi, Olibrandi Angelo, Orbaan J. A. F., Persico Gennaro, Raffaelli Raffaello, Ramarini ing. Orazio, Ratti Gabriele, Recanati Giuseppo, Riviello cav. magg. Nicola, Romagnoli Giovanni, Roncalli cav. Achille, Sabatini cav. Paride, Sala Ritrovo Caporali o Granatiori 2° Regg. Granatieri di Sardegna, Salvadori Ernesto, Salza uff. Silvio, Santagostino Baldi Mario, Sappa Silvio, Scarapecchia Aurolio, Scalzaferri Vincenzo, Schmidt Riccardo, Sciaraffia colonn. Francesco, Soccorsi ing. Lodovico, Soria Raffaello, Tompini Comm. Giovanni, Torri ing. Carlo, Vicario Antonio, Vuilmenot prof. Giulio.
Anagni. — Pacelli rag. Quirino.
Carpineto Romano. — Bizzarri Luciani Ciro.
Manziana. — Cavicchioni not. Camillo.
Marino. — Vesci cav. rag. Filiberto.
Tivoli. — Boi Carlo, Mancini Vincenzo.
Velletri. — Pellegrini Guglielmo.

ROVIGO. - *Donada*. — Gelli Luigi.

SALERNO. - *Fratte*. — Walton Albert, Walton Matthow.
Pisciotta. — Mandina avv. Scipione.

SASSARI. - *Fonni*. — Congin Moro Raffaele, Pireddo Amerigo Agostino.
Ozieri. — De Carolis Ettore.

SIENA. — Bonci Pilado, Pacini Pietro.
Buonconvento. — Capaccioli Peris.

Casole d'Elsa. — Davini Maurizio.
Chianciano. — Bianciardi not. Luigi.
SIRACUSA. - *Noto.* — Modica Nicolaci cav. Corrado.
SONDRIO. — Sassella geom. Martino.
Chiavenna. — Lombardini dott. Carlo.
Pineta di Sortenna. — Riccio Gian Luigi.
Piuro. — Occhi Giacomo.
TERAMO. - *Notaresco.* — Vincenzo ing. agron. Clemente.
TORINO. — Aichino Alberto, Ajmerito ing. Carlo, Amati rag. Polidoro, Ambrosetti Giovanni, Artale Amabile, Associazione Generale di Mutuo Soccorso fra Impiegati di Aziende Privato, Avataneo rag. Antonio, Aymonino ten. Aldo, Bacchialoni Adolfo, Barani cav. Giuseppe, Baravelli Carlo, Barberi Romolo, Barberis Biagio, Barberis Umberto, Barbieri Alfredo, Battaglia Alberto, Becchia Giuseppe, Bechis Attilio, Bechis Renzo, Beleno ing. Giuseppe, Berardo Pietro, Bertola cav. Gustavo, Bertot Andrea, Bianchi Angelo, Bianchi Carlo, Bianco Aristide, Billia Edoardo, Bindi Alfredo, Boccardo geom. Michele, Boeris Massimo, Boggio Marzot Riccardo, Boggio Marzet Tancredi, Bonino ten. Giov. Ernesto, Borano dott. Cesare, Borello Luigi, Borioli ing. Beppe, Borzone cav. avv. C. M., Botto Giuseppe, Bozzetti Tomaso, Brero Oreste, Bresso dott. Placido, Bruneri Luigi, Buzzi Langhi ten. Angelo, Cabibi Alberto, Camerana conte Carlo, Campazzi ing. Erminio Nicola, Candeller Giuseppe, Carboni ten. Pompeo, Castigliano Giovanni, Ceresa ing. Carlo Angelo, Cerutti Emilio, Chiossi Alessio, Cignetti Giovanni, Cigolotti Ferruccio, Civera sac. dott. Luigi, Coha Domenico, Coli Vignarelli ten. Annibale, Collo Luigi, Colombo avv. Donato, Conti Vittorio, Corradi dott. Leonzio, Craveri Federico, Cusumano Saverio, Daneo Guido, Daviso di Charvensod dott. Roberto, Deaglio Emilio, De Bernardi Aldo, De Michelis Secondo, De Stefanis Giovanni, Di Cornegliano Alberto, Do Giuseppe, Donn comm. Giovanni, Falciola Antonio, Fassone Giovanni, Ferragatta Ernesto, Ferrero Carlo, Ferrero Pietro, Ferrero Ponsiglione conte avv. Amedeo, Fiaccadori Ugo, Filippini magg. Pietro, Fiore Edoardo, Fontana Eligio, Fornaca ing. Guido, Fumagalli Giovanni, Gaensler Ignazio, Gallian ing. Giovanni, Gandini Lodovico, Gani conte Raimondo, Garello Alberto, Garrone Carlo, Gatti Ermenegildo, Gianasso dott. Bartolomeo, Giardinelli Antonio, Gilodi Arrigo, Gioja geom. Luigi, Giordana Maurizio, Grandi Angelo, Grisoni Massimo, Ibba Piras Solinas Salvatore, Isabella G. B., Isnardi ten. Camillo, Lamberti Guglielmo, Leonetti Luparini Benedetto, Lisdero Ezio, Longo Augusto, Lupi di Moirano Luigi, Magnano Paolo, Majnoni ten. Gerolamo, Manni Emilio, MARCHINO OLINA NOB. ELISA, Marchisio Guido, Marino dottor Oreste, Maritano Michele, Martina Emilio, Martinez ten. Gabriele, Mascarotti Carlo, Masoero Pilade, Massara Mario, Matetti Marcello, May William, Mazè de la Roche Tancredi, Mazzucchelli Pietro, Melotti Felice, Mistretta Rotelli Enrico, Mochino geometra Carlo, Muricllo Raffaele, Navono Carlo Giovanni, Nazzaro Teresio, Nicolini Giovanni, Nobile Sante, Novaro Raffaele Edoardo, Orero Carlo, Ponati avv. Giovanni, Perlo Felice, Petrelli Bruto, Piana Oreste, Pianca Carlo, Piccinini avv. Pietro, Pinaroli dott. Guido, Prandoni cap. Ettore, Presbitero Ferdinando, Raimondi Pietro, Roynaud cap. Alberto, Riccardi conte avv. Gustavo, Riccio Oreste, Rimediotti Alberto, Rimondini dottor Felice, ROSTAIN BETTINA, Rovery Giorgio, Ruspa dott. Giovanni, Russo Alfredo, Salussolia Gian Alfredo, Schumacher Adolfo, Sella dott. Ettore, Sella Silvio, Sesia Federico, Severini Romualdo, Sorrentino Paolo, Spada Lavini Alessandro, Spreafico Raffaello Talice cav. Edoardo, Tardy Michele, Tavola ing. Enrico, Tomatis Vittorio, Tondury A. Giacomo, Tartarolo rag. Guido, Tribaudino Enrico, Vaglienti Francesco, Valerio Agostino, Valero Domenico, Varale Pier Pacifico, Vota Andrea.
Cesana Torinese. — Faletto Giuseppe.
Chiomonte. — Iamon Spirito.
Chieri. — Brunetti Giuseppe, Buschetti Luigi, Molino avv. Paolo.
Chivasso. — Brelli Antonio, Lupo avv. Marco, Occella dott. Andrea, Ubicini dott. Annibale.
Condovè. — Revel Giulio.
Forno di Rivara. Bertoldo Carlo, Bertone dott. Luigi, Bocci Camillo.
Giaveno. — Grosso Giov. B., Sallier dottor Carlo, Zannelli Alessandro.
Ivrea. — Blanchi Nicola, Fossati Camillo, Grasso Emilio, Nuvoloni Luigi, Resta colonn. Roberto.
Moncalieri. — Chevalier Edmondo.
Montalenghe. — Grosso Pietro.
Morgex. — Vuillier Joseph.
Nole. — Eva Pietro.
Rivarolo Canavese. — Boggio Michele.
Salassa. — Botta dott. Stefano.
S. Giorgio Canavese. — Berchiatti geom. Giovanni, Santena Alfredo.
Settimo Torinese. — Chiesa Guglielmo
Solomiax. — Colomb Ambrogio.
Venaria Reale. — Acossato Guglielmo, Asdente Edmondo, Brosio cav. Giuseppe, Crevola Attilio, Romano ten. Luigi.
Verolengo. — Celiberti rag. Domenico.
TRAPANI. — Brancatelli Giuseppe, Sandias ing. Francesco, Zurla march. Alessandro.
TREVISO. — Bortoluzzi Amedeo, Cogoli Pietro, Fiorini Dante, Gavagnini capitano Giovanni, Manfredini march. Lodovico, Pesavento ten. Ivo, Società di Lettura.
Pieve di Soligo. — Padoin Alfonso.
S. Lucia di Piave. — Corner conte Gaetano.
S. Maria del Rovere. — Zampieri Lodovico Ernesto.
UDINE. — Mizzau Giuseppe, Montini ing. Luigi, Scoffo ing. Giuseppe.
Buia. — Calligaro Carlo.
Cividale. — Cozzarolo rag. Antonio, Lestuzzi don Vito Antonio.
Codroipo. — Faleschini dott. cav. Giovanni, Piloni conte Francesco.
Fagagna. — Baschera Manlio.
Palmanova. — Vanelli Giacomo.
Pocenia. — Michieli Guido.
Salice. — Camilotti Camillo.
S. Giorgio di Nogaro. — Taverna Gugliolmo.
S. Maria la Longa. — Drigani Silvio, Tempo Guglielmo.
Spilimbergo. — De Marco Angelo, GARZI INES.
Varmo. — Gattolini Cornelio.
VENEZIA. — Apostoli Attilio, Borghi Romano, Botuer dott. Ciro, Canal Narciso, Cappellin Giacomo, Dalla Venezia Pietro, Massarini Oreste, Nenzi Luigi, Plateo Antonio, Roda Guglielmo.
Cavarzere. — Banzato Giuseppe.
Chioggia. — Boscolo Lisetto Vittorio, Della Bona Giuseppe, Galimberti Gino, Scarpa avv. Piero.
Dolo. — Baldan Mario.
Mira Porte. — Ziliotto Luigi.
Peseggia di Scorzè. — Buratti cap. Guido.
S. Donà di Piave. — Volpato Amedeo.
VERONA. — Alberti colonn. Alessandro, Bellavite Luigi, Capone ten. Luigi. Dobrawsky Carlo, Maculani Bagarotti conte cap. Ferrante, Piccoli dottor Paolo, Pocobelli ten. Edoardo, Pocobelli ten. Eugenio, Scudellari Carlo,
Badia Calavena. — Cieno Giovanni.
Legnago. — Pagliari ing. Giulio, Zerponi Giuseppe.
Malcesine. — Peroni Giacomo.
VICENZA. — De Faveri cav. dott. Silvio, Nardotto Guglielmo, Pertile prof. Cristiano, Setti Cesare.
Grumolo Pedemonte. — Dalle Nogare Marcollino.
Lugo di Vicenza. — Valente Pietro.
Thiene. — Dal Ferro Mario, Damiani Nereo.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Mayer Fernando.
Monfalcone. — Mezzano ing. Luigi.
DALMAZIA. - *Zara.* — Club San Giusto, Stipanovich Simeone, Veloce Club Zaratino.
TRENTINO. - *Borgo Valsugana.* — Tecilla Vigilio.
Cavalese. — Spazzali Giuseppe, Thaler Francesco.
Rovereto. — Bischof dott. Carlo.
Trento. — Alessandrini Romano.
PROVINCIE DIVERSE. - *Ragusa.* — Perich Pietro, Società Sportiva *Forza e Coraggio.*
Salisburgo. — Morandi dott. Gregorio.
Vienna. — CONTESSA DE SCHLICK HOHENZOLLER THAM TAXIS.

Francia.

Bordeaux. — Yonng Francis.
Courbevoie. — Giuppone Giosuè.
Lione. — Chapuis Michel, Farinoni Charles, Ollion Michel.
Marsiglia. — Goucet Urbain.
Parigi. — Anasagasti ing. Horacio, Estier H.

Germania.

Berlino. — Heidinger Willy, Pinkuss Albert.
Meell. — Principe de Thurn et Taxis Eric,
Pforgheim. — Feyler Emil.
Waldenburg. — Hahn Paolo.

Portogallo.

Lisbona. — Massari comm. Alfonso Maria.

Russia.

Odessa. — Vernetta Ernesto.

Spagna.

Siviglia. — Kohler ing. L. M., Ojeda José, Ojeda y C.ia.

Svizzera.

CANTON DI GINEVRA. - *Ginevra.* — Giudici Edoardo, Polako Isacco.
CANTON GRIGIONI. - *Le Prese-Pagnoncini.* — Locatelli Luigi.

AMERICA SETTENTRIONALE.

California.

Montecelto. — Deming Jaives.

Stati-Uniti.

New York City. — Joyce William, Waldron Williams.

Brasile.

Guayaquil. — Amadeo Rolando José.
Parà. — Scurciellotti Alfredo.
S. Paulo. — Gandino Pedro.
S. Simão. — Fustini Tebaldo, Panzeri Giuseppe, Vedovello Marco.
Tambahù. — Calixto Antonio, Orsolini Daniele.

Perù.

Callao. — De Rossi Ernesto.
Lima. — Cereghino Giacomo, Della Porta Giovanni, Giorgi Amedeo, Molteni Ermanno, Visconti Giuseppe.

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: **Prof. Ottone Brentari.**
Gerente: **Attilio Dalla Cola.**

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5.

ANNO XIII - N. 6

GIUGNO 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

VENEZIA — LE VIE DI COMUNICAZIONE A VENEZIA NELL'ULTIMO SECOLO DELLA REPUBBLICA

Oggi a Venezia le vie di comunicazione sono parecchie. I vaporetti corrono per ogni verso sulla laguna e lungo i fiumi; i treni della strada ferrata vanno e vengono continuamente sul grandioso ponte, aperto l'11 gennaio 1846, e che, percorrendo una linea di metri 3601, unisce Venezia al continente. E quasi ciò non bastasse v'è qualche allegro spirito che vorrebbe unire la città alla terraferma con un nuovo ponte, per poter da un villino di stile floreale eretto sul lembo estremo della città montare in automobile o in bicicletta e scendere nei fiorenti giardini di Campalto e di Fusina.

Fra i disegni del nuovo ponte ne ho veduto uno stupefacente. Alla testa del ponte *in fieri*, verso Mestre, proprio presso a quei luoghi, dove i guardiani della strada ferrata, per non buscarsi le febbri malariche, devono fermarsi a muta soltanto poche

La Laguna dalla Piazzetta

ore della giornata, si proponeva d'innalzare un teatro con giardini, chioschi e ristorante! Un ristorante dove si sarebbero trovate sempre pronte le bistecche al chinino e le costolette all'esanofele!

Già Venezia è aere adatto ad ogni sorta di poesia.

Si dice che la popolazione ha il diritto di non trovarsi più prigioniera entro la città. Ma chi si vuol canzonare? Senza parlare dello stuolo infinito di barche e di battelli a vapore in continuo movimento, i cittadini hanno quasi ad ogni mezz'ora una corsa di strada ferrata, che può portarli a folleggiare sui praticelli e i campicelli della vicina terraferma.

La Gondola.

Gli antichi veneziani, avi nostri a malagguagliare, non avevano tante esigenze. Per fare il tragitto da Venezia alla terraferma si contentavano della gondola e del bur-

chiello, i due preferiti mezzi di trasporto.

Della gondola sarebbe inutile parlare. Dalle acque della laguna, la svelta barchetta fu ahimè! troppe volte sospinta nel mare uggioso della retorica poetica. La gondola, che guizza tra le vecchie mura dei canali, e pare un feretro mentre forse è un talamo, è nota a tutti, non foss'altro per le tirate liriche dei poeti sentimentali. A noi basti ricordare che nel secolo XIII, la gondola era una specie di imbarcazione a dodici remi, e doveva essere rostrata; nel XV era un barchetto coperto di panni colorati e fioriti, col tettuccio sostenuto da assicelle curvate ad arco e con due piccoli rostri di ferro a poppa e a prora. Verso la fine del Cinquecento si contavano a Venezia ben diecimila gondole, e si facevano con prore dorate, con *felzi* di raso o di seta, variopinti, adorni di ricami e di trine co' *ferri* (rostri) torti alle due estremità in mille guise, con belle borchie, con piramidi e fiori. Il Magistrato de' Provveditori alle Pompe, anche per porre un freno all'eccessivo dispendio de' privati, restituì alla gondola semplicità ed eleganza, ordinando che il *felze* dovesse essere coperto di un panno di lana nera (*rascia*). Nel secolo XVIII essa si fece anche più leggera e graziosa: tolto il rostro di poppa, rimase solo quello di prua, di forma singolarissima, largo e piatto come una lama in alto, frastagliato in più denti di sotto.

Isola di San Giorgio.

Il Burchiello.

Meno universalmente conosciuti i *burchielli*, piccoli navigli eleganti e comodi che ogni giorno partivano da Venezia e percorrevano le linee fluviali. Celebre il Burchiello di Padova che dovea percorrere venticinque miglia da Venezia a Padova lungo la Brenta. E si procedeva tanto lentamente, da esserne derivato il motto popolare: *Andar co la coriera o col burchiello* per significare lentezza.

E quel mariolo geniale di Giacomo Casanova lo descrive in prosa: « *Le burchiello peut être regardé comme une petite maison flottante. Il y a une salle avec un cabinet à chacun de ses bouts, et gite pour les domestiques à la proue et à la poupe; c'est un carré long à impériale, bordé de fenêtres vitrées avec des volets.*

Carlo Goldoni canta in versi il

> ...vaghissimo naviglio
> Di specchi, e intagli, e di pitture ornato,
> Che ogni venti minuti avanza un miglio,
> Da buon rimorchio, o da cavai tirato;
> In cui senza timor, senza poriglio,
> A sedere, o a dormir può starsi adagiato,
> Ed havvi uno stanzin per ordinario,
> Con quel che alle bisogne è necessario.

Porti e Fiumi.

Dal mare, da un lato, dai fiumi, dall'altro, giungevano al tranquillo recinto della laguna navi e barche d'ogni forma e d'ogni grandezza.

Dal mare, cinque porti, o più propriamente cinque aperture del litorale mettono in laguna. Entrando dal porto di Chioggia, sorge a sinistra la città che gli dà il nome, a destra Pellestrina e San Pietro in Volta si distendono lungo il lido, che prima s'apre al porto di Malamocco, e più in là ai tre contigui porti del Lido (detti anche di Venezia, di Sant'Erasmo e dei Treporti).

La navigazione, tanto per il porto dei Treporti quanto per quello di Sant'Erasmo, non si potea fare, per la poca profondità, se non con barche piccole. Il porto di Sant'Erasmo fu chiuso nel 1349 per render più vivo e più profondo il canale del vicino porto di Lido, ma non essendosene ottenuti buoni effetti, fu nel 1360 riaperto.

Dalla terraferma varie erano le linee di navigazione fluviale, che giungevano a Venezia e che furono nei varî tempi modificate dalle diversioni dei fiumi, dalla regolarizzazione del loro corso, dall'apertura di nuovi canali. La navigazione, detta d'Alemagna, partiva da Pordenone seguendo il corso della Livenza, o da Portogruaro percorrendo quello del Lemene fino a Caorle e alla Laguna, e per Canal Caligo e Liomazor conduceva a Murano e a Mazzorbo, stazione del dazio. Da Treviso o da Capo d'Argine si seguiva il Sile, e per la Fossetta si passava poi per Forcello, Mazzorbo, Murano fino in città all'approdo dei Santi Giovanni e Paolo, dove era lo stazio del traghetto. Da Mestre per Marghera, San Giuliano e quindi lungo il Canale di San Secondo al canale di Cannaregio. Con la navigazione di Lombardia, del Ve-

Il Canalazzo; un traghetto.

Il Canalazzo; Chiesa del Redentore.

Il Canalazzo; Cà d'Oro.

ronese, del Polesine e di parte del Padovano, percorrendo rispettivamente i fiumi Po, Adige, Bacchiglione e Brenta, e toccando Chioggia, si arrivava di fronte alla riva degli Schiavoni. Finalmente da Padova per la Brenta e per i canali regolati dopo la sua deviazione, si andava per Strà, Dolo, Mira, Oriago fino a Lizza Fusina. Quando il canale della Brenta non aveva alcuna comunicazione con gli estuari di Venezia, le barche, giunte a Lizza Fusina, venivano con artificio ingegnoso elevate sopra un carro dal canale alla laguna, e da questa al canale. La macchina di Fusina apparteneva alla patrizia famiglia Pesaro, ed è ricordata da Marino Sanuto nel suo *Itinerario di Terraferma* e dal Montaigne nel suo *Viaggio* del 1528.

La Lizza.

I carri o *lizze* per passare le barche a traverso gli argini, che separavano i canali d'acqua dolce dalle salse della laguna, erano formati da due piani inclinati, discendenti dalla sommità dell'argine, l'uno verso il canale interno, l'altro verso la laguna; il suolo dei piani aveva il pavimento di pietra con traversoni di legno, in modo da poter reggere il peso delle barche. Sotto la barca si faceva discendere e si assicurava un telaio robusto di travi, e con funi ed argani si trascinava il telaio (*lizza*), con sopra la barca, sul piano inclinato.

Per tirare il carro con la barca si usava una ruota dentata, unita a un argano orizzontale e ad un asse verticale, che muoveva la ruota, mediante manovella messa in giro da un cavallo.

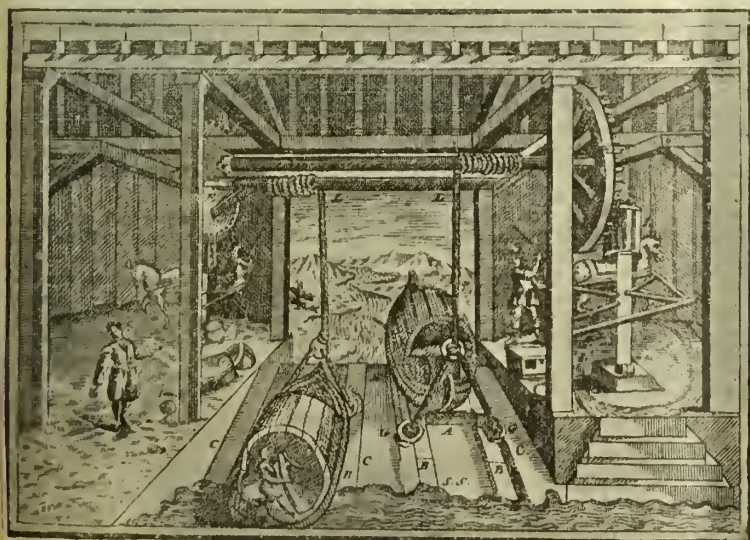
Le Chiuse.

Sul principio del secolo XVII i carri furono sostituiti dalle *porte*, o *sostegni*, o *chiuse*, o *cateratte*. Così nel 1609, costruito nel tronco della Brenta morta, il sostegno o chiusa del Moranzan, cessò il bisogno del carro a Fusina, e nel 1615 fu tolto quello di Marghera, essendosi deviato il fiume Margenego e regolate le acque dolci della Brentella ed aperta la Cava Gradeniga o Canal largo di Mestre, in diretta comunicazione con la laguna.

La Lizza.

Il Bacino di S. Marco.

Il bacino di San Marco era ancora, nell'ultimo secolo della Repubblica, il luogo nel quale ferveva un vivo movimento di commercio e di transito. E quel movimento, unito alla superba bellezza del luogo, poteva far dimenticare che ormai Venezia andava ogni dì più scemando di potenza, di ricchezza e di dominio.

Sulle acque di fronte alla Piazzetta e alla Riva degli Schiavoni, galleggiavano

le vecchie galere e le nuove navi dalle alte poppe, e scivolavano per ogni verso le svelte gondole e barche d'ogni forma. Da un lato l'isola di San Giorgio, che splende per la bianchezza marmorea della sua chiesa palladiana, dall'altro, tutta aperta e distesa in arco, la divina città, dai primi palazzi del Canal Grande fino all'estrema punta o *paludo* di Sant'Antonio.

Sopra i templi, gli edifici marmorei, le modeste case che in contorni rotti e capricciosi si disegnano sul fondo luminoso dell'aria, si slanciano le aeree cupole e i campanili, tra i quali s'ergeva sublime quello di San Marco, simile all'antenna maestra di una nave, nave immensa, lanciata fra cielo e mare verso il lontano Oriente alla conquista della ricchezza, della potenza, della gloria.

Moniga del Garda, maggio 1907.

POMPEO MOLMENTI.

Congresso geografico

Mentre questo numero della nostra *Rivista* è già in macchina, si sta svolgendo a Venezia il *Sesto Congresso Geografico Italiano* (26-31 maggio) che, per numero di aderenti ed importanza di temi, supera di gran lunga tutti i Congressi antecedenti.

Al Congresso hanno aderito, e vi saranno rappresentati, non soltanto i grandi istituti che hanno sempre altamente contribuito al progresso della scienza geografica (Società Geografica Italiana, R. Istituto Geografico Militare, R. Istituto Idrografico, ecc.) e le scuole che hanno nei loro programmi l'insegnamento della geografia, affidato a geografi di professione; ma ben anche alcune di quelle società le quali, senza essere, nè pretendere di essere, istituti scientifici, pure alla diffusione delle nozioni geografiche, ed anche alla raccolta del materiale geografico utile ai geografi di professione, hanno contribuito assai; ed in questo campo ci permettiamo di ricordare il Club Alpino Italiano, la Federazione Prealpina, la Società degli Alpinisti Tridentini, la Società delle Alpi Giulie, la Società Alpina Friulana, ed il Touring Club Italiano, che al Congresso (oltre aver ricordate le sue varie pubblicazioni) presentò la *Carta d'Italia*, che è certamente non ultimo dei più recenti avvenimenti geografici.

Del Congresso avremo naturalmente a riparlare; e ci limitiamo per ora a ricordare che vi si trattarono varî temi d' interesse turistico, come: la *geografia ferroviaria* (I. Baroni); sui lavori del R. Istituto Geografico Militare nell'ultimo triennio; la Società Alpina Friulana e lo studio delle nostre montagne (O. Marinelli); *Saggio di cartografia polesana* (E. Piva); *per la storia della toponomastica italiana* (F. L. Pullè) ed altri ancora.

Non' mancarono le gite: gita in mare, traverso la laguna da Venezia al porto di Malamocco, da questo in mare al porto di Lido, e ritorno da S. Nicolò di Lido per la laguna a Venezia; gita al Po. per la linea navigabile da Chioggia al Po; visita alla valle di pesca Papadopoli.

Notevoli furono pure le mostre. Il pomeriggio di lunedì 27 restò assegnato alla mostra dei cimeli geografici posseduti dalla R. Biblioteca Marciana e dal Palazzo Ducale; martedì 28 alla mostra dei cimelî geografici ordinata dal R. Archivio di Stato; mercoledì 29 alla mostra dei cimelî geografici posseduti dal Museo.

Belle Arti e Ginnastica.

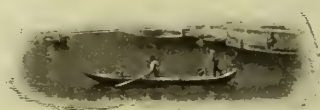
Alle sue numerose e stabili attrattive, Venezia aggiunge ogni due anni quella d'una Esposizione Internazionale di Belle Arti, che ha raggiunto ormai una riconosciuta importanza mondiale.

L'Esposizione di quest'anno supera, per generale assentimento, tutte quelle che la precedettero; e si nota in essa (non per la prima volta, come fu detto, ma certo più spiccatamente del solito) l'influenza dell'automobilismo sulla pittura; ed anche di questo avremo a riparlare.

L'Esposizione fece prescegliere Venezia come sede di congressi e concorsi; e, oltre al Congresso Geografico, fu notevole il Concorso Ginnastico, nel quale si videro in azione le squadre, maschili e femminili, dei rappresentanti di molte società ginnastiche italiane, di tutte le parti d'Italia.

Il Concorso (che fu il settimo Concorso nazionale) venne inaugurato il giorno 9 maggio nella sala del Consiglio provinciale. Parlarono il prefetto comm. Vittorelli a nome del Re, il sindaco conte Grimani per la città, il conte Piero Foscari presidente del Comitato esecutivo, il senatore Todaro, presidente della Federazione ginnastica nazionale, ed i rappresentanti delle Federazioni ginnastiche estere.

Nello stesso giorno cominciarono (e continuarono poi nei giorni seguenti) le gare: lancio del giavellotto, palla vibrata, lancio del disco, lancio della pietra da fermo e con rincorsa, salto in altezza ed in lungo, salita della fune, sollevamento di pesi, salto all'asta, lotta, gara atletica.

Si potè con piacere constatare che va sempre più sviluppandosi la passione ai giuochi ginnastici, tutti d'origine italiana, passati dall'Italia (che li aveva dimenticati) all'estero, e ritornati in Italia con marca e con nome straniero; quei giuochi che devono sostituire gli attrezzi ginnastici, come i campi aperti e liberi devono sostituire le anguste palestre chiuse, ora umide ed ora polverose, antigieniche sempre; quei giuochi ginnastici che dovrebbero essere la base e l'alfabeto del turismo in tutte le sue estrinsecazioni, dal podismo all'alpinismo.

DA UN CASTELLO ALL'ALTRO

Il Castello di Sanguinetto.

Il turista che percorre la strada provinciale che congiunge Mantova con Padova, giunto nel cuore della pianura Veronese, attraversa il paese di Sanguinetto dalle vie spaziose e diritte, fiancheggiate da belle case, e con la mole imponente del suo Castello Medioevale.

Quantunque la ferrovia che solca questa fertile regione abbia tratto a sè gran parte del movimento, pure la strada di cui parliamo (chm. 61,5 da Mantova, piazza Erbe, a Padova, Caffè Pedrocchi) è assai frequentata,

Sanguinetto.

formando essa la grande comunicazione fra due importanti città e fra centri ricchi e popolosi. Di quando in quando, la vediamo percorsa da eleganti automobili che vi portano una simpatica nota di modernità.

Il paese di Sanguinetto, dotato di illuminazione elettrica, di case operaie recentemente inaugurate, di un teatro che ebbe l'onore di accogliere non è molto due principi della scena italiana, Gustavo Salvini ed Emilio Zago, nonchè di altre utili istituzioni che sono l'indice del suo progresso, mostra di professare vero amore per il turismo, contando ben centoventi ciclisti, in buona parte associati al nostro sodalizio, sopra una popolazione di circa tremila abitanti.

Nè devesi qui dimenticare quello che a Sanguinetto si ricorda con legittima ambizione, la visita fattavi nel 10 marzo 1867 da Giuseppe Garibaldi che portò il saluto al popolo dal poggiuolo della Casa Betti, dove si narra che quasi vent'anni prima, nel 1848, alloggiassero l'attuale imperatore d'Austria ed in allora principe Francesco Giuseppe col fratello arciduca Massimiliano (1).

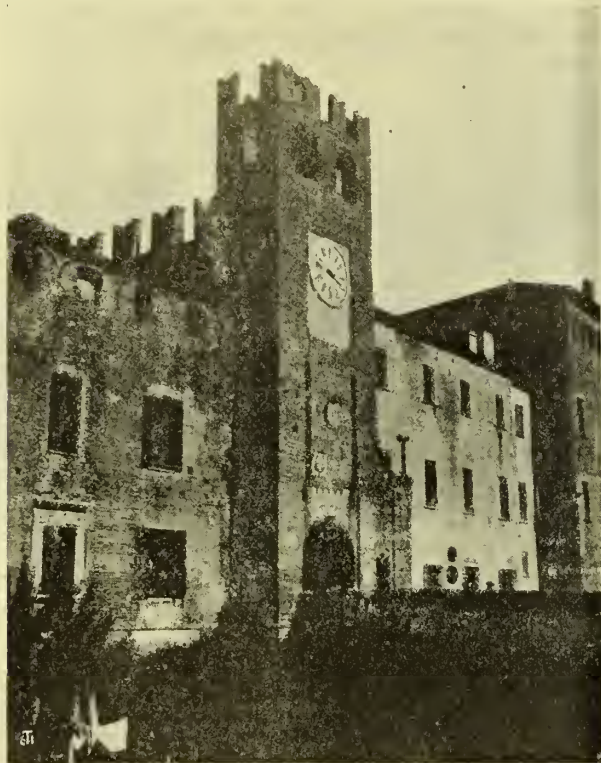
Teatro di Sanguinetto.

Sulla facciata della casa vedesi murata una lapide commemorativa dell'avvenimento.

Castello di Sanguinetto.

Ma l'attenzione del turista è specialmente attratta dalle linee severe dell'antico Castello che venne annoverato fra i monumenti nazionali.

(1) Veggasi l'erudito lavoro di T. Fiorio, *Cenni storici di Sanguinetto* (Verona, Apollonio, 1890) e l'opuscolo pubblicato da A. Magni, *Per le Nozze Roghi-Taidelli* (Verona, Civelli 1893).

Esso sorge sulla piazza, è bene conservato, e si presenta tosto alla vista del viaggiatore con le sue torri merlate e circondato tutto all'intorno da un ampio fossato, un dì ripieno d'acqua, ed ora coltivato ad orto e frutteto.

Ingresso al Castello di Sanguinetto.

Alcune belle finestre prospettano sul cortile, ed un artistico camino di stile barocco del seicento ne adorna la sala maggiore.

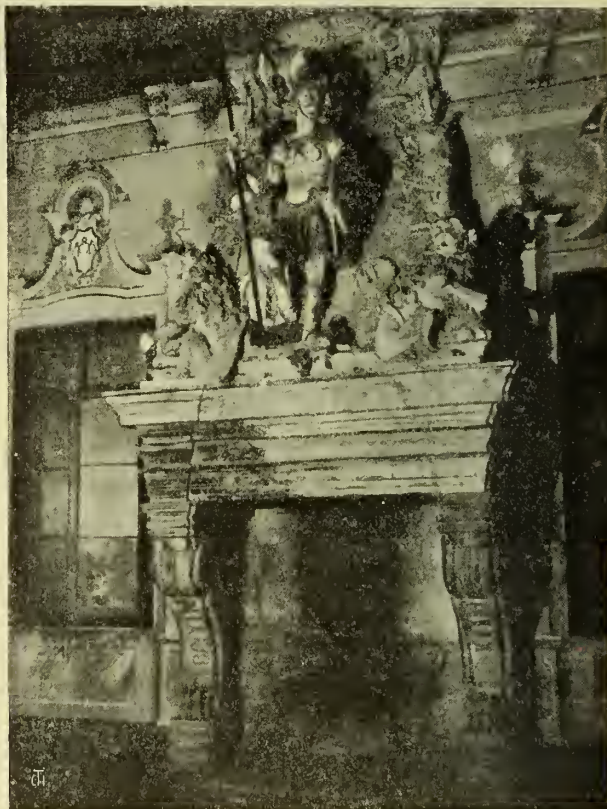
Antica proprietà dei Dal Verme di Milano che nell'anno 1376 lo ebbero in dono dagli Scaligeri, quale

Finestre verso il cortile del Castello di Sanguinetto.

ricompensa di servigî prestati, e che assunsero il titolo di conti di Sanguinetto, vennero in esso rinchiusi nel giugno 1405 Iacopo da Carrara, l'ultimo dei Carraresi che tenevano le signorie di Padova e di Verona, con altri suoi presi dai Veneziani, come si legge in una cronaca contemporanea stampata da Gio. Batta Verci nel tomo VII della sua *Storia della Marca Trivigiana.*

Quattro secoli più tardi, nel 1848, le stesse mura davano ricetto ad alcuni studenti Toscani fatti prigioni dagli Austriaci sui campi di Curtatone e Montanara, e qui trasferiti dalle carceri di Mantova.

Il Tommaseo ed altri scrittori affermano che questo Castello (il quale rassomiglia alquanto nella sua struttura a quello d'Aymaville in Val d'Aosta) *vide stragi e prigionie* (1) e Pompeo Molmenti nel suo libro *I banditi della Repubblica Veneta,* narra che in esso si dava anticamente ricovero a diversi *banditi* e *sicari* fra i quali a certo Pellegrino Parmigiano, omicida famoso, finchè intervennero ad arrestare l'abuso i Bandi del Consiglio dei Dieci e l'imposizione del Consiglio di Verona.

Oggi il Castello è adibito a sede degli ufficî governativi e comunali: dal Municipio alla Pretura, all'Agenzia delle Imposte; dalle Scuole all'Asilo, al Teatro;

Camino del secolo XVII nel Castello di Sanguinetto.

dalla Caserma dei Reali Carabinieri alle Carceri mandamentali.

Ivi pure hanno residenza la Cassa Rurale più volte premiata e la Società Operaia, ambedue provvide e fiorenti istituzioni.

Così mentre una volta il ponte levatoio si abbassava per lasciar passare i soldati del feudatario, strumenti di prepotenza e di oppressione, oggi entra fra quelle mura il lavoratore per raccogliere dagli Istituti della cooperazione e della previdenza i frutti che sono il portato dei tempi nuovi (2).

Avv. Carlo Valle.

---

(1) *Geografia Storica Universale,* (Milano, Pagnoni 1857) Volume I° Pag. 827.

(2) I *clichés* che illustrano questa breve relazione furono tolti da fotografie eseguite (l'ultima al magnesio) dal Sig. Giuseppe Bertaia, Console benemerito del Touring per Sanguinetto.

Il Castello di S. Angelo Lodigiano.

Barnabò Visconti, zio e suocero a Gian Galeazzo, duca di Milano, donava nel 1370 alla propria consorte Maria Regina della Scala, sorella a Marco Antonio della Scala, signore di Verona, le terre di Somaglia, Castelnuovo Bocca d'Adda e S. Angelo (Lodi). In quest'ultima località " la splendidissima et munifica signora „ (1) preferiva passare la maggior parte dell'anno, lontana dagli intrighi della Corte Ducale, fra le allegre viti " chc il parco vignaiol edùca „ (2). I dintorni di S. Angelo erano, prima dell'apertura di canali e roggie irrigatorie, assai scarsi d'acqua e perciò coltivati a vigneto. Abbiamo infatti ancora i nomi di " Vignole „ " Vigne di Boffalora „ " Vidardo „„ ecc. In questo paese la sullodata signora faceva edificare " una robusta e bellissima Rocca alta sessanta braccia, spendendovi centomila ducati nell'anno del Signore 1381 „ (3). Per tale occasione si costruiva un'apposita fornace e finita la torre " la nobilissima gentildonna diede quivi grandi feste e lauti conviti „.

La torre sorge dal lato sud del castello il quale preesisteva, ed era stato restaurato dai lodigiani che lo possedevano, nel 1244. Quattro anni dopo (1385) Barnabò moriva a Trezzo; S. Angelo cadeva nelle mani a Gian Galeazzo il quale imprigionava a S. Colombano i cognati Ottorino e Ludovico Visconti, la zia regina fu costretta a ricoverarsi presso il fratello a Verona, il quale mosse guerra a Gian Galeazzo, guerra riuscita disastrosa per lo Scaligero. Il giorno 24 aprile del 1452, in Pavia, Francesco Attendolo Sforza creava conte e padrone dei feudi di S. Angelo e Bereguardo un capitano di ventura bolognese e perciò anche chiamato Bolognino, certo Matteo Michele Scannagatti. Questa famiglia Bolognini alla quale vanno aggiunti gli stessi nomi d'Attendolo Sforza, speciale concessione del duca Francesco, ebbe nel suo seno uomini illustri nelle armi, nel foro e specie nella religione, contraeva illustre parentele, si tenne il feudo sino al XIX secolo ed esiste tuttora. Frattanto il castello, certamente uno dei più vasti di Lombardia, veniva trascurato, deturpato da costruzioni appiccicategli contro, da aperture fatte nei muri senza concetto preciso, con falsi criteri di statica e di ornamentalità. Si otturarono finestre gotiche e romane, splendide bifore per aprire finestrelle irregolari, antiestetiche. Dei fatti d'armi accaduti presso le sue mura, danneggiandole, rimane il più memorabile, quello del 21 febbraio 1525, pochi giorni prima della storica battaglia di Pavia fra i due imperatori Carlo V e Francesco I. Il castello era custodito da truppe francesi agli ordini del conte D. Pirro Gonzaga il quale voleva impedire a quattromila spagnuoli comandati dal conte d'Avalos, marchese di Pescara, il passaggio da S. Angelo per recarsi a Pavia in aiuto a Carlo V. Si combattè sanguinosamente per ben sei ore, il castello venne posto a sacco ed il Gonzaga, dopo una vana resistenza, era fatto prigioniero nella rocca Scaligero-Viscontea ove egli si era rifugiato colla famiglia (1). Al continuo deperimento del castello contribuiva il nessun riguardo col quale era stato, specie nel XIX secolo, tenuto; si giunse ad impoverirlo delle chiavarde di sostegno delle quali era dotato. L'aver servito sino al 1866 a caserma completava l'opera.

Fra non molto, abbandonato a se stesso, diviso fra tre o quattro proprietari che poco o niente se ne curavano, nella convinzione che un castello, soltanto perchè castello, debba mantenersi robustissimo anche quando sulle sue mura gravano diecine di secoli, fra non molto, ripeto, sarebbe ruinato con un danno enorme, difficilmente immaginabile. Fortuna volle, fortuna pel castello s'intende, che il conte G. Giacomo Morando Bolognini discendente laterale dalla storica famiglia, divenne l'unico proprietario del castello, che si diede senza posa a restaurare con ogni cura. Assicurata, con spese ingenti, la stabilità dell'enorme fabbricato, il conte Morando si occupava anche del lato artistico. Nel 1904, da febbraio a novembre, si lavorò attorno alla torre Scaligero-Viscontea, la quale era stata in epoca e per vicenda imprecisata, decapitata, per modo di dire, dell'artistica merlatura a galleria sporgente, che la faceva assomigliare, in proporzione più vasta, alla torre di Bona di Savoia del Castello Sforzesco di Milano. La riparazione che ha ridonato alla rocca la fisonomia originale venne fatta in base a diligenti rilievi eseguiti, appunto sulla torre di Bona, dal capomastro G. B. Bianchi da Lograto e costarono al conte Morando-Bolognini all'incirca trentamila lire.

Ora la costruzione misura trent'otto metri d'altezza, e precisamente quadrata di m. 10 per lato, possiede cinque artistiche finestre, tre gotiche e due romane, ed è fregiata, dal lato sud, dello stemma gentilizio di casa Bolognini Attendolo Sforza. Prossimamente alla base verrà murata una lapide spiegativa. I lavori di ripristinamento proseguono (il lato sinistro del cortilone è finito), dureranno certamente una diecina d'anni, dopo la qual'epoca potremo dire di possedere, mercè l'onorevole Morando-Bolognini, un castello-monumento, al quale pochi potranno fare riscontro, e che sarà mèta di escursioni turistiche.

S. Angelo Lodigiano.

PEDRAZZINI SOBACCHI GIOVANNI
(socio del T. C. I.).

(1) G. NICOLO' DOGLIONI - Venezia 1594 (Istoria delle cose successe dalla creazione dell'uomo ai giorni nostri).

(2) LAUDIADE, Iacopo Gabiano Poeta Lodigiano, XVII secolo.

(3) PAOLO GIOVIO, « Istoria d'Italia ».

(1) PAOLO GIOVIO, « Vita del marchese di Pescara ».

Il Castello dei Malaspina di Malgrate.

E' stato in questi giorni conchiuso il contratto di vendita del castello di Malgrate che si vorrebbe veder trasformato in una chiesa.

Tutta la Valdimagra è insorta contro il tentativo di rovinare il bel castello, che i Malaspina costruirono tra il decimoquarto e il decimoquinto secolo. Anche autorevoli giornali ed uomini insigni si son fatti eco della giusta protesta che tende a salvare un prezioso monumento storico ed artistico.

Pare che dietro le proteste della stampa abbia incominciato a muoversi anche l'ufficio regionale dei monumenti. Vedremo! Purtroppo proteste e commissioni vengono sempre come i consulti medici, che si radunano quando lo stato del paziente è disperato!

Negli Stati Uniti d'America

I nostri soci signori Stefano Johnson ed Achille Negri (console del Touring a Milano) compirono di recente un viaggio negli Stati Uniti.

Li abbiamo pregati di darci qualche cenno sul loro viaggio interessante ed istruttivo, per utilità di quelli fra i nostri soci i quali, più fortunati degli altri, potessero ripetere quella gita grandiosa; e dalle note gentilmente favoriteci togliamo le seguenti indicazioni.

Partiti da Milano il 27 gennaio 1907 col treno di lusso, alle ore 16,25, arrivammo a Parigi il 28.

In mare. — Il giorno 28 partenza da Parigi alle ore 13,56 diretti a Cherbourg, ove la sera stessa si prese imbarco sul vapore *Amerika* della *Hamburg-Amerika-Linie.* Questo piroscafo è uno dei migliori della Società.

Il piroscafo *Amerika.*

Orario di bordo: Sveglia al mattino (segnale di tromba), alle ore 7,30. Ore 8 segnale per la prima colazione (caffèlatte e piatti di carne a scelta); alle 10 musica sopra coperta; alle 13 segnale pel pranzo; ed alle 19 cena.

Molti sono i viaggiatori, in maggioranza inglesi ed americani. La traversata dell'Atlantico fu buonissima, favorita quasi tutti i giorni da un bel sole.

New-York. — 9 febbraio arrivo a New-York alle 9,30. Il sig. S. Caccianino (rappresentante della Ditta Gavazzi) ci facilita le operazioni di sbarco e di dogana accompagnandoci poi all'albergo.

Impressionano moltissimo nella prima visita alla città le grandi case, di 15, 20 ed anche 24 piani tutte servite inappuntabilmente da diversi ascensori, di modo che gli appartamenti migliori sono quelli più in alto.

La vita a New-York è intensa; tutti corrono; tutti sono affaccendati; si assaltano le ferrovie elevate, i tram che percorrono le vie, ed i treni sotterranei.

Meritano di essere visitati l'*Aquarium*, la *Cattedrale di S. Patrizio* (chiesa cattolica), le *Jardin botanique*, il *Giardino zoologico*, la *Statua della Libertà*, la più grande del mondo, e tutti i grandiosi principali alberghi, ove si può entrare liberamente.

Interessantissima fu la visita alle Stazioni Elettriche dell'Edison, ove fummo accompagnati dall'ing. Torchio della medesima Società. Interessante lo spettacolo all'Ippodromo ed all'Opera (*La Traviata* col tenore Caruso). Visitammo pure vari teatri di minore importanza.

Philadelphia. — 14 febbraio: Partenza per Philadelphia alle ore 11,50 con tempo splendido, ma molto freddo, già intenso a New-York. Colazione in treno, la prima che ci viene servita da camerieri negri.

Di grande importanza la visita alla *Zecca*, la prima degli Stati Uniti.

16 febbraio: Degna di visita l'*Indipendence Hall.* In questo palazzo durante la rivoluzione americana (1776) venne dichiarata l'Indipendenza. Ai piedi della scala di fronte all'entrata principale si vede la famosa campana della Libertà che ha suonato dopo la dichiarazione dell' indipendenza. Al primo piano diversi quadri rappresentanti ufficiali di marina ed altri personaggi del tempo della guerra per l'Indipendenza.

Sulla scala i ritratti di Lafayette, di Washington e di Giorgio III d'Inghilterra.

Nella baia di New-York.

Philadelphia (città dell'amor fraterno) ha molte grandi fabbriche di macchine e locomotive, e bellissimi negozi e grandi magazzini. In *uno* di questi trovammo anche il *Restaurant* ove si fece colazione. La buvette era servita da giovani e bellissime more.

Washington. — 17 febbraio: Partenza da Philadelphia alle ore 10,17 per Washington.

Arrivo a Washington alle ore 13,22.

La città ha delle grandiose vie asfaltate con bellissimi edifici pubblici, di monumenti e passeggi pubblici bene ombreggiati.

Fra gli edifici primeggia *Le Capitol*, imponente e di proporzioni armoniche, situato a 30 metri sopra il Potomar. Domina la città con una cupola alta 82 metri. Le porte in bronzo sono ornate di bassorilievi che rappresentano delle scene della vita di Colombo e furono eseguite nel 1858. La rotonda è alta 55 metri con 29 di diametro. Le pareti sono decorate di 8 quadri di soggetto storico.

Oltre alle gallerie, è notevole la *Library of Congress*, la biblioteca nazionale degli Stati Uniti, un gigantesco edificio in granito, eretto dal 1888 al 1897.

La biblioteca può contenere da 4 a 5 milioni di volumi: oggi ne contiene 1 200 000 più 100 000 manoscritti, e 366 000 opere musicali, 69 000 carte. Chiunque può leggere e consultare libri nelle sale di lettura. Al piano superiore vi è servizio di restaurant. La sala di lettura, una grande rotonda di 38 metri di altezza per 30 metri di diametro, può contenere 300 lettori. I libri vengono levati e rimessi al loro posto automaticamente.

I membri del Congresso possono chiedere i libri che desiderano, che vengono trasportati su piccoli carri passanti per un tunnel lungo 400 metri, alto 1,80 e largo 120 in modo da ricevere in tre minuti i libri che desiderano.

Meritano d'essere visitati: Il *Giardino botanico*, il *Museo nazionale* ed il *Dipartimento dell'agricoltura.*

L'obelisco di Washington.

Nei giardini a nord-ovest si ammira l'Obelisco di Washington, semplice nella sua forma, e che si eleva ad una altezza considerevole.

La costruzione dell'Obelisco in marmo bianco fu incominciata nel 1848 e terminata nel 1884. Esso è alto 189 metri e, come costruzione in pietra, è la più alta del mondo. E' costata 1 300 000 dollari.

Pure interessante una visita alla officina Carte-Valori.

Delle automobili (giardiniere) fanno due volte al giorno un giro per i posti più importanti della città ove si ammirano palazzi e ville dei rappresentanti di quasi tutte le nazioni del mondo.

Pitsburg. — Da Washington a Pitsburg. Partenza il giorno 18 alle ore 23.

Pitsburg, seconda città della Pensilvania, è uno dei centri manifatturieri più importanti. Ha circa 400 000 abitanti.

Sulle rive dell'Ohio si trovano gli stabilimenti industriali e sono generalmente coperti da una fitta nuvola di fumo nero. Diversi ponti uniscono le due rive.

Rimarchevole è il gaz naturale prodotto dalle esalazioni di gaz delle sorgenti sotterranee di petrolio. Il consumo del gaz naturale a Pitsburg è di 850 milioni di metri cubi, e più di metà è consumato nelle case ed il rimanente nelle fabbriche.

Abbiamo potuto fare una minutissima visita allo stabilimento *Westinghouse Electrical Works*, fabbrica di macchine e vagoni ferroviari, impianti elettrici, turbine, ecc.

Interessante pure la visita alla Acciajeria ove si è potuto assistere a diverse fusioni ed al lavoro per la costruzione delle rotaie per strade ferrate.

La città presenta nulla di rimarchevole.

Cincinnati. — Partenza dopo la visita fatta agli stabilimenti la sera stessa alle ore 22 per Cincinnati, seconda città dell'Ohio, e centro manifatturiero e commerciale. La città è regolarmente costruita e le vie ben pavimentate. E' attraversata dal fiume Ohio.

Rimarchevole il ponte sospeso che unisce Cincinnati a Covington. Esso è lungo 830 metri e largo 16, si eleva dalla superficie dell'acqua per 31 metri.

Partenza da Cincinnati ed arrivo a

St. Louis (il 20 febbraio, ore 8 ant.). — La più grande città del Missouri, con 650 000 abitanti. La città si estende

per circa 32 chilometri sulla sponda del Mississipi. Le vie principali sono: *Broadway* e *Fifth Street*, il centro dei principali magazzeni.

L'Esposizione Universale a St. Louis venne fatta nel 1904 per celebrare il centenario della riunione della Luisiana agli Stati Uniti.

Una delle principali curiosità della città è il ponte sul Mississipi per la sua grandiosità ed esecuzione. E' composto di tre archi; quello al centro ha 158 metri di apertura, e gli altri due 155. E' lungo metri 1884. E' fatto a due piani: nell'inferiore passa la strada ferrata e nel superiore le vetture ed i pedoni. E' costato 10 milioni di dollari. E' interessante il passarlo a piedi, e ritornare sul battello per ammirare dal disotto gli imponenti archi del ponte.

Denwer. — Partenza da St. Louis per Denwer. Viaggio interessantissimo nel Colorado.

La linea ferroviaria passa in continua pianura moltissimo coltivata fino a tre ore prima di Denwer ove principia il deserto del Colorado. Questo deserto è qualche cosa che rattrista. Non mai un essere vivente. Qua e là vedonsi carogne di cavalli, buoi, pecore, che si sono smarriti. Si segue così il viaggio sino a mezz'ora prima di Denwer.

Denwer è la capitale e la città più grande del Colorado. E' situata tra il deserto ed a 19 chilometri dai piedi delle montagne rocciose. Ha molti e belli edifici pubblici (il *Campidoglio*, il *Palazzo di Giustizia*, la *Posta*, la *Dogana*, la *Zecca*). Denwer é il centro di un gran numero di belle escursioni.

Partiti da Denwer alle 17,15 si principia il viaggio passando per un altipiano coltivatissimo. Incominciano poi le Montagne Rocciose formanti una catena ininterrotta di circa 270 chilometri. Al centro di queste si ammirano la cima del Gray S. Peak (metri 4371), Monte Evans (metri 4470) ed altre.

Si osservano moltissime miniere ove si trovano minatori italiani.

Di una certa emozione fu una improvvisa fermata in discesa causa una grossa frana caduta qualche ora prima del nostro arrivo e che ostruiva totalmente la ferrovia. Due ore di lavoro assiduo occorsero per avere libero il passo. Impiegati ferroviari, passeggieri (primi fra questi i due scriventi) lavorarono di buona lena.

Salt-Lake-City. — La sera del 24 con molto ritardo alle 24.55 si arriva a Salt-Lake-City (Città Lago Salato).

Questa città " la sede dei Mormoni ,, è la capitale dello Stato d'Utah. Conta 55 000 abitanti. E' situata sulla riva destra del Jordan River a 3 chilometri di via che conduce al Grande Lago Salato.

La città è regolarmente costruita ed ha le vie larghe ed alberate. Nei migliori quartieri si ammirano, contornate da buoni giardini, delle belle palazzine, quasi tutte costruite in legno, che danno un aspetto ridente ed anche di lusso.

Nel centro della città si eleva il Templo Block, la piazza sacra dei Mormoni. Ha quattro ettari di superficie ed è contornata da alte mura. Vicino al *Tabernacle*, sono *il Temple* e *Assembly Hall*.

Il Tabernacolo costruito nel 1867 è un enorme edificio di forma ovale lungo 76 metri e largo 45, alto 21. L'interno può contenere più di 12 000 persone e di queste 8000 sedute. Sebbene la sala sia di proporzioni immense, gode di una acustica eccellente. Nella prima navata anteriore si trova il pulpito per la predicazione e per i grandi dignitarî dell'ordine Mormonico.

Il Tempio è un grande e bello edificio in granito, lungo metri 56 e largo 30. L'interno non si può visitare. E' destinato ai matrimoni, al battesimo, alla preghiera, alla predicazione ed alle ordinazioni degli aspiranti alla religione.

L'Assembly Hall è un edificio in granito che può contenere 3000 persone.

Il Lago si vede bene anche passando in ferrovia. Un ponte a terrapieno, della lunghezza di chilometri 37, lo attraversa, ed accorcia la strada di 70 chilometri per chi parte da Salt-Lake-City per S. Francisco passando per Ogden, città industriale di 17 000 abitanti. A m. 1372 si passa Reno, altra piccola città molto industriale di 4500 abitanti. Al di là di Reno la strada ferrata entra nello Stato di California, montando continuamente nelle grandiose rocce della Sierra Nevada (metri 1584) alla Surumit Station (metri 2141) ove si attraversa un tunnel lungo 485 metri. L'imponente catena delle montagne Sierra Nevada è lunga 750 chilometri e si estende al di quà della costa del Pacifico.

La ferrovia traversa un paesaggio veramente pittoresco fino a Sacramento.

Sacramento, città di 30 000 abitanti, è la capitale della California, piazza di commercio importante. Il Campidoglio è un grandioso fabbricato circondato da un parco con una biblioteca contenente 130 000 volumi.

Bella la passeggiata lungo il fiume Sacramento.

Da Sacramento a S. Francisco la linea ferroviaria corre di fianco al Oakland per inoltrarsi per più di due chilometri nella baja ove un *bateau-bac*, che contiene quattro file di rotaje per quattro treni al completo, trasporta questi in 20 minuti al di là della baja larga 6 chilometri.

Nel corso della traversata si domina tutta la città di S. Francisco con effetto splendido.

S. Francisco, la principale città della California, conta 360 000 abitanti. E' la piazza più importante di commercio della costa occidentale dell'America del Nord. La città principia alla baja e si eleva alle colline che si seguono regolarmente.

Il giorno 18 aprile 1906 alle ore 5,15 del mattino, un violentissimo terremoto scuoteva tutta la città. Parecchi edifici caddero immediatamente in rovina, e fra questi i due mercati del pesce e della verdura, eserciti esclusivamente da italiani, molti dei quali sotto le rovine di questi due edifici trovarono la morte. In altri quartieri della città rovinarono case e palazzi, fra i quali parecchi alberghi, e molti inquilini di questi trovarono la morte fra le macerie. Ma i danni e la perdita di vite causati dal terremoto, che fu seguito da molte scosse di minore intensità, quantunque gravissime, scompajono al paragone dei danni e delle vittime che furono conseguenza del terribile incendio che distrusse tre quarti della città di S. Francisco, riducendo questa metropoli ad un misero ammasso di ceneri e di rovine.

Il maestoso palazzo del giornale *Call*, quello dei giornali *Croniche* ed *Examiner*, quello del *Palace Hotel* ed annesso *Grand Hotel*, quello dell'*Union Trust Company*, quello della *Banca Croker*, tutti situati in via Market, e molti altri edifici di altre strade vicine, erano prima del mezzogiorno del fatale giorno, preda alle fiamme.

Di questi e di altri grandiosi fabbricati, costruiti interamente in materiale refrattario, restano tuttora erette le mura; ma l'interno è stato devastato, tanto che quasi tutti saranno demoliti.

Per tre giorni continui le fiamme si alzarono in sinistri turbini sopra la sfortunata metropoli del Pacifico. Tutti i magazzeni generali che sorgevano in prossimità del porto, tutti i negozi di merci all'ingrosso, tutti gli alberghi principali, gli edifici delle principali banche, gli edifici di tutti i giornali quotidiani, moltissimi negozi e le più ricche abitazioni, nonchè stabilimenti industriali, furono distrutti dall'incendio.

I soccorsi non mancarono. Fino dal primo giorno del terribile incendio si formarono numerosi Comitati per la raccolta e cura dei feriti, per l'approvvigionamento, per il ricovero di circa 300 000 abitanti rimasti privi di tetto ricoverandoli a Oakland, Alameda, Berkeley, S. Rafael, Point Richmond ed in tutti i villaggi circostanti, come pure al Presidio ed al Parco.

Essendo stati distrutti tutti i magazzeni generali, contenenti migliaja di tonnellate di commestibili, si ebbe a temere anche qualche grave carestia.

Questo pericolo fu però scongiurato, perchè da tutte le parti della California e degli Stati Uniti si inviarono numerosi treni carichi di provviste.

La ricchezza americana risultò evidente anche nella sventura, in modo che nessuno ebbe a soffrire la fame.

Gratissima ci fu la conoscenza fatta dei nostri connazionali signori ing. Ettore Patrizi, direttore del giornale *L'Italia;* rag. Armando Pedrini (console del Touring C. F. e Club Italiano), cassiere della *Banca Italia;* Lorenzo Avenali; Ettore Bernieri; dott. Edoardo Taussig e Augusto Marani che ci vollero commensali a casa loro fuori città, e precisamente a *Fairfax Villa S. Anselmo*, località deliziosa di campagna con magnifico giardino.

Si è pure fatta la conoscenza di un proprietario (vero milanese battezzato nel nostro Duomo), il sig. S. Pastori.

Ora a S. Francisco si lavora per la sua risurrezione. Già migliaja di operai sono impiegati ai lavori di sgombero e di fabbricazione, e dopo solo un anno già si vedono eretti nuovi edifici, e fra questi molti alberghi.

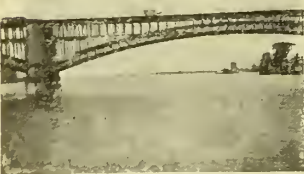
Portland. — Favoriti sempre da un tempo splendido lasciammo S. Francisco il 3 marzo diretti a Portland ed a Vancouver nel Canadà.

Interessantissima è questa linea ferroviaria (*Southern Pacific Railway*) che unisce S. Francisco a Portland, offrendo alla vista lavori interessanti in mezzo a bellissimi paesaggi. La ferrovia impiega 36 ore a fare tutto il percorso.

Da S. Francisco a Sacramento e Roseville Junction la linea si distacca da quella di Ogden e rimonta la valle del

Parco del Macello a Chicago.

Una frana sulla ferrovia.

Il tempio dei Mormoni.

Ponte sul Mississipi.

Il Campidoglio di Sacramento.

Nel Parco di Vancouver.

Sacramento. All'estremità di questa valle trovasi Redding; ed in seguito il treno (ove trovasi una vettura speciale di osservazione) entra in una regione assai pittoresca, e fiancheggia il corso tortuoso del Sacramento per ben 18 volte sopra la lunghezza di 130 chilometri attraversando più di 12 tunnel.

A Copley trovansi degli Indiani. Vicino a Gibson il treno attraversa un bel bosco di conifere.

A Ducesmnir si vede di fronte l'alta piramide nevosa del Monte Shasta (metri 4404), uno dei più elevati della Sierra Nevada Settentrionale. Alla sommità trovasi una piramide trigonometrica dove la vista è grandiosa. Interessante pure è la fermata di circa 20 minuti che fa il treno alla sorgente di Shasta, ove si assaggia l'acqua minerale.

La via continua attraverso l'Oregon passando per Salem, sua capitale, fino a Portland, città di 90 000 abitanti. Interessante da visitare il quartiere cinese con discreti edifici. Bella la passeggiata che si fa anche col tram a Portland Heights che offre una vista superba sulle montagne.

Vancouver. — Ripreso il treno della Nordhern Pacific alle ore 11,45 pom., in vagone Pulman passammo a Seattle, bella città di recente costruzione (1852) sorge su varie colline ai piedi dell'Elliot Bay.

Da Seattle per Vancouver si può lasciare la linea ferrata e prendere imbarco per Victoria. Prendendo invece la ferrovia si continua fino a Sumas ove si ferma per la Dogana inglese.

Con tempo sempre splendido, si arriva a Vancouver il 6 marzo. Nell'albergo (servito con molta diligenza da giovani cinesi) in tutte le camere (come in diversi altri posti degli Stati Uniti) si trova una lunga e forte corda assicurata ad un grosso anello presso la finestra, corda che dovrebbe servire alla fuga in caso d'incendio.

Vancouver a 65 chilometri all'est di Nanaime è situata in un bel posto sul continente e nella Columbia inglese. E' una città di 24 000 abitanti fondata nel 1885 come termine e Stazione delle Canadiane Pacific Railway. Vi si notano bellissimi edifici e diverse chiese di nessuna importanza.

Veramente rimarchevole è il grandioso Parco. Nel centro di questo si ammirano i grandiosi alberi secolari. In esso sono viali larghi e lunghissimi assai frequentati dalla ricca società con degli equipaggi ed attacchi di stupendi cavalli.

Il Parco si estende lungo la riva dell'Oceano Pacifico con una bellissima spiaggia a cui si accede facilmente.

Favoriti da una giornata veramente primaverile vi si trascorsero molte ore e bellissime.

S. Paolo. — Il 7 marzo partenza da Vancouver colla Canadian Pacific passando per Westminster e Glacier House ove si ferma il treno lasciando ai viaggiatori il tempo di fare colazione al Ristorante del Ghiacciajo ed ammirarne la vastità. Alle ore 17,45 arrivo a Field, ove pure il treno si ferma circa un'ora per il pranzo che si fa in un pulitissimo ristorante alla stazione servito da giovani indiani in costume.

Si passa la seconda notte in un comodo vagone Pulman.

9 marzo: Arrivo a Medicine Hat (Canadà). Alla stazione si trovano diversi Indiani che vendono corna di Bufali, montati per uso portabiti, a buon prezzo.

Si passa Caligary e Swif-Currcut ove il treno ha ore 2,45 di ritardo. Pranzo in treno e terza notte nel vagone Pulman.

10 marzo: Sempre in treno in viaggio per S. Paul. Pianura continua, nulla di interessante fino a S. Paul. Arrivati con circa tre ore di ritardo da S. Paul cioè alle 24,30, ci fu concesso di dormire in treno dovendo il lunedì 11 ripartire per Chicago (4 notti).

Riposati fino alle 7 del mattino principiammo subito la visita a S. Paul e Minneapolis, le città gemelle, che unite fra loro formano un assieme di 360 000 abitanti.

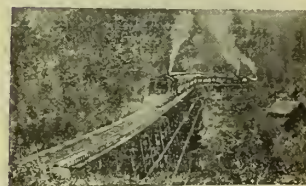
Partenza da S. Paul la sera del 10 marzo alle ore 20,40.

Per Chicago vi sono 6 linee ferroviarie di diverse Società che si fanno concorrenza su questo percorso di circa 450 miglia, impiegando dalle 13 alle 14 ore.

Dallo Stato di Minesota, seguendo poi il corso del Missipì largo in questo posto circa 500 metri, si passano Kilbour City, Portage City, Watertown, Milstanke.

Arrivati a Chicago alle ore 9 del mattino di lunedì 11 marzo trovammo alla stazione l'omnibus che ci condusse all'*Hotel Auditorium*, magnifico albergo, parte di un enorme edificio costruito nel 1889, e che contiene, oltre l'albergo, due bei teatri, uno per la musica e l'altro per la drammatica. Assistemmo in quello della musica ad un concerto di pianoforte dato dal prof. A. Consolo di Milano, che ora trovasi a Chicago quale direttore di quel Conservatorio di musica. Questo Conservatorio è pure annesso all'Auditorium.

Accampamento di Indiani.

Sorgente di Shasta.

Verso San Francisco.

Marka Street a S. Francisco.

Glacer House.

Alla Grotta dei venti.

Chicago è una città che si è sviluppata con una rapidità fenomenale.

L'Esposizione Universale apertasi nel 1903, e che attirò circa dodici milioni di visitatori, ha contribuito moltissimo alla prosperità di Chicago.

Rimarchevoli: La *Mirkigan Avenue*, la *Salle Street*, le *Jackson Boulevard*. Interessantissimo il grande magazzeno *Marsball Field e C.* (Le Bon Marché di Chicago) grande edificio a 6 piani e che tiene circa 8 mila impiegati. In questo magazzeno trovasi pure un buonissimo restaurant.

Del maggior interesse il grandioso Macello pubblico, il primo di tutto il mondo.

Il Parco, o meglio l'area destinata a contenere gli animali vivi destinati al macello, è di una superficie di circa 200 ettari, e può contenere 85 000 capi grossi di bestiame (300 000 porci, 50 000 montoni e 5000 cavalli).

Entrano in un anno 4 milioni di bestie grosse, 8 milioni di majali, 4 milioni di montoni e 100 000 cavalli.

Un palazzo di New-York.

Vicino a questo macello vi sono varî stabilimenti per la confezione della carne e per l'esportazione Liebig. Notata fra queste la Ditta Armour e C. e la Swift e C., che sono le due più grandi. Quest'ultima fu da noi visitata.

Chiesa di S. Francisco dopo l'incendio.

Tutta la lavorazione procede automaticamente. In 20 minuti si vedono abbattere 30 majali, che passano in una stanza ove automaticamente vengono pelati; poi sostano, e mano mano loro si lavano gli interiori, poi chi taglia il capo, chi le coscie, chi le costole, ecc.; e così via via fino a che le singole parti vengono messe in casse o scatole sempre automaticamente stagnate ed immagazzinate. Così succede nell'ammazzatoio dei buoi.

Vi sono poi grandiosi magazzini refrigeranti ove si conserva la carne di migliaia di capi di bestiame.

A Chicago si ebbe il piacere di fare la conoscenza del Console d'Italia, signor Guido Sabetta, giovane distintissimo, e dell'avv. Barasi Bernardo.

Il bel tempo, che non ci aveva mai abbandonato durante tutto il nostro viaggio, ci ha perseguitati quì; e una pioggerella insistente ci accompagnò durante il nostro soggiorno in questa città, pioggia che poi unita all'immenso fumo che oscura totalmente le vie, dà alla città un carattere tetro

Nel Parco di Vancouver.

Niagara. — Partenza da Chicago per Niagara il giorno 14 marzo. Passammo la notte in treno e ci facemmo svegliare dal negro di servizio alle ore 6 antimeridiane poichè si incomincia a vedere il corso del Niagara. Difatti alle 6,47 il treno si ferma per circa 15 minuti, il tempo necessario per ammirare le cascate del fianco sinistro; e poi prosegue passando un grandioso ponte, dal quale le cascate si vedono di fronte.

All'arrivo in stazione si è noleggiata una carrozza, necessaria per veder bene in tutti i punti i più interessanti, la grandiosa cascata. Essa ci riuscì utilissima avendola avuta a nostra disposizione per tutta l'intera giornata.

La città americana *Niagara Falls* è situata vicina al fiume, e conta 195 000 abitanti. La principale sua prosperità è da lungo tempo dovuta all'affluenza dei forestieri, ed ora sta diventando un centro di manifatture dopo che venne utilizzata la forza motrice delle cascate. Si calcolano annualmente 700 000 visitatori.

Merita di essere visitata la grandiosa fabbrica di biscotti (*The Natural Food Conservatory*) ove apposito avviso all'ingresso prega i signori forestieri di visitarla, e dove si è gentilmente accolti.

Degna pure di essere visitata è la *Cave of the Winds* (grotta dei venti) ove si ha l'occasione di osservare la formidabile potenza ed il curioso lavoro di corrosione operato dalle acque.

E' necessario avere una guida e coprirsi per visitarla di appositi abiti impermeabili.

L'effetto di queste cascate, viste di sotto, è meraviglioso e si rimane quasi sbalorditi dal rumore delle acque e dal vento da queste prodotto.

Della massima importanza è lo stabilimento della *Niagara Falls-Porver Company*.

Questo stabilimento fornisce luce e forza a Niagara ed a Buffalo, utilizzando l'acqua del Niagara per forte pressione, sviluppando così circa 160 000 cavalli di forza.

Si ammirano dieci turbine in azione di 5000 cavalli cadauna. Questo stabilimento venne iniziato nell'anno 1890 con 15 000 cavalli di forza. Ora si sta ancora ingrandendolo.

La colazione venne fatta al Park al *Prospect House*, molto elegante. La città nulla di straordinario.

Torre con scheletro di ferro dopo l'incendio a S. Francisco.

Boston. — Alle ore 17,50 si riprese il treno diretti a Boston. Pranzato e dormito in treno.

Questa città che è la capitale del Massachusetts, la più grande città della nuova Inghilterra ed una delle più antiche ed interessanti degli Stati Uniti, è situata all'imboccatura del Charles River. La parte della città vecchia ha delle vie in parte tortuose ed ha piuttosto l'aspetto di una grande città europea che di una città americana di recente creazione.

Visitammo il Museo e la Biblioteca pubblica.

Dopo pranzo si andò al teatro *Majestic* ove Ermete Novelli dava per serata d'addio, dovendo recarsi a New-York, *La Morte Civile*. Fu applauditissimo. Essendo giorno di sabato dopo teatro passeggiando per la città si rimarcò una grandissima quantità di ubbriachi; e questo perchè in alcune città dell'America nelle domeniche e giorni festivi è proibito bere liquori e vino.

Il giorno 18 si lasciò Boston, e si ritornò a New-York, dove ci siamo imbarcati per riattraversare l'Atlantico e dal mondo nuovo, veramente nuovo sotto tutti gli aspetti, ritornare in questa vecchia Europa, piena la mente di sì numerosi indimenticabili ricordi, di gigantesche case ed immense cascate, di vasti deserti e di vie piene di vita febbrile.

Nel Parco di Vancouver

ANTONIO BARONI, la vecchia e valente guida alpina, fu invitato al banchetto annuale della Sezione di Milano del C. A. I., e fatto sedere a fianco del presidente Luigi Brioschi, il quale alla fine del banchetto, brindando al Baroni, gli consegnò, a nome della Sezione, un grande distintivo in oro.

Il Baroni, nativo di Suzzia (frazione di San Pellegrino, nella Valle Brembana) è nato nel 1833; ed è adunque nei 75 anni. Alto, asciutto, scapolo impenitente, brizzolato con prevalenza del colore bianco sul nero, con due splendidi occhi azzurri e sereni, il bravo uomo è un vero tipo della guida forte e buona. Nel 1854 come soldato di leva, dovette andare a servir l'Austria negli ulani; nel 1859, liberata la Lombardia, entrò nell'esercito italiano, nelle guide, al seguito del generale Isasca; servì dell'assedio di Gaeta sino all'assedio di Ancona; e nel 1861 andò in congedo.

Nel 1874, col Torri di Calvezzano nelle Alpi Orobiche, e col conte Lurani di Milano, in quelle di Valle del Masino cominciò la sua carriera di guida alpina; e come tale non si fermò nelle Alpi e Prealpi lombarde, ma tutte salì le principali vette della nostra cinta alpina, dal Monte Rosa all'Antelao, dai ghiacciai del Piemonte alle Dolomiti del Cadore, ove fu uno dei primi salitori della Croda da Lago, che egli stima ancora assai difficile.

Forte, onesto, buono, sicuro, affabile, e...fortunato, il Baroni ha al suo attivo una serie di salite riuscitissime (fra le quali molte ardue prime salite) e nessuna disgrazia al suo passivo; e perciò fu sempre amato non solo ed apprezzato, ma anche ricercatissimo.

Nel 1902 la Sezione di Bergamo del Club Alpino Italiano gli assegnò una medaglia d'oro; e nessuna onorificenza fu più meritata di questa; e fu lieto di consegnargliela il bravo prof. Currò, che del Baroni era ammiratore ed amico.

L'anno scorso sentendosi un po' stanco, e pel timore di non poter più servire come avrebbe voluto, egli volle riconsegnare alla Sezione di Milano le chiavi dei rifugi; e la Sezione, nel separarsi dal bravo Baroni, volle dargli un meritato segno d'onore.

IL CLUB ALPINO ITALIANO ha indetto il XXXVIII Congresso degli Alpinisti Italiani presso la Sezione di Varallo, dal primo al sette settembre. Vi saranno varie escursioni nelle vallate del bacino della Sesia, e salite sul Monte Rosa.

LA FEDERAZIONE PREALPINA tiene il 2 giugno il suo Congresso annuale all'Alpe Turati sopra Erba, in occasione della festa alpina per la fondazione del decimo anniversario della *Mediolanum femminile*, la cui presidentessa signora Amelia Mazzucchetti Cavaleri, dona in quell'occasione la bandiera alla Federazione, che è tanto operosa e benemerita per la diffusione dell'alpinismo popolare.

LA SOCIETÀ DEGLI ALPINISTI TRIDENTINI, che ha compiuto la sua gita primaverile sull'ameno altipiano di Pinè, terrà il suo Convegno annuale in agosto a Primiero. I convenuti si recheranno poi sul Monte Piana in Cadore, per inaugurare (d'accordo colla Sezione Cadorina del C. A. I. e colla direzione dell'*Archivio dell'Alto Adige*) una lapide per ricordare la salita a quel monte compiuta nell'agosto del 1892 da Giosuè Carducci. La S. A. T. ha istituita una *Sezione Audax*, per la quale sarà organizzata fin da quest'anno una gita. La stessa Società ha istituito la categoria dei soci perpetui, che pagano 200 corone una volta tanto.

LA SOCIETÀ ALPINA DELLE GIULIE (Trieste) ha fissato il suo XXV Convegno annuale per i giorni dal 14 al 18 luglio. Il 14, gita per mare da Trieste a Pirano, gita colla elettrovia a Opcina; 15, alle grotte di San Canziano donde a Tarvis; il 16 gita ai laghi di Rocciabianca donde a Raibl; il 17 al ricovero di Nevea con discesa a Chiusaforte. Nei giorni 16 e 17 si compieranno gite al Canin (m. 2592) ed al Montasio (m. 2755).

LA STAZIONE UNIVERSITARIA DEL C. A. I. che affratella in un'opera lodevole i giovani d'ogni regione e d'ogni Università d'Italia, riunirà questa estate gli studenti in una carovana che per sette giorni condurrà la vita semplice della montagna. I gitanti, dalla superba distesa di ghiacciai dell'Adamello, si spingeranno tra le ardite guglie dolomitiche del Gruppo di Brenta, visitando così una delle più ridenti e grandiose regioni del Trentino, che offre tante memorie patrie e bellezze di luoghi.

La Direzione della S. U. (Monza, via Posta, 1) invia dietro richiesta, il programma dettagliato.

LA CASA DI BIANDINO — L'*Associazione San Stanislao*, che ha sede a Milano, erigerà nella conca di Biandino, nella località detta *Baitello del Cobbio* una casa di montagna per i suoi studenti. Di questa casa così parla il signor Luigi Colombo nel *Pro Familia* di Bergamo:

E' un fabbricato composto di tre lati, il più lungo di fronte, gli altri due paralleli ai fianchi, in corpo avanzato. Il lato destro sarà occupato dalla cappella.

Il corpo di mezzo ed il lato sinistro sono adoperati per uso di abitazione.

Nel piano terreno, oltre all'oratorio e alla sacrestia, trovansi la sala da pranzo, di lettura, la cucina e uno spogliatoio; il piano superiore comprende due camere riservate da letto e successivamente 21 letti separati da tramezze.

Oggi tutti pensano alla cura climatica dei malati, degli anemici, degli operai; ma chi pensa ai numerosi studenti in difficili condizioni di famiglia, i quali dopo la vita della scuola, stanchi, vorrebbero un luogo sereno, dove ristabilirsi, e sono invece costretti a condannarsi nella vita misera delle città?

RIMBOSCHIMENTO

Ricordiamo l'articolo pubblicato nel numero precedente della *Rivista* sul libro che il prof. Lino Vaccari si propone di compilare per fare propaganda in favore del rimboschimento, e tale propaganda raccomandiamo di cuore a tutti i nostri soci.

Per il rimboschimento delle Coste Marine Venete

La Sezione Regionale Veneta della *Pro Montibus et Silvis*, si appresta a stabilire un concorso per la coltivazione dei *poppi da costa*, concorso che si estenderà a cinque provincie del Veneto.

Nella scorsa estate fu da essa disposto per un giro di ispezione a tutte le dune sabbiose del litorale veneto, lungo il quale sono migliaia di ettari di terreno abbandonati, incolti, inutilizzati, che un razionale lavoro di rimboschimento redimerebbe, con vantaggio inapprezzabile per la ricchezza agricola.

La relazione su quel giro d'ispezione, ha visto in questi giorni la luce, e dimostrerà di quali e quanti cespiti di entrata noi ci siamo privati fino ad ora per la nostra apatia e la nostra indifferenza.

La zona di litorale ispezionata si stende dal porto di Cortellazzo a quello di Tagliamento, il quale ultimo segna il confine fra la provincia di Venezia e quella di Udine.

BERSAGLIERI E VOLONTARI CICLISTI

MILANO, 18-19 MAGGIO 1907

La compagnia Bersaglieri Ciclisti del 5° giunse la mattina del 18 maggio da Bologna a Melegnano, ove fu ricevuta dalla compagnia Bersaglieri Ciclisti del 7°, dalla squadra di Milano dei Volontarî Ciclisti, e dal consolato milanese del Touring.

Dopo la visita all'ossario dei caduti dell'8 giugno 1859, le balde schiere, unitesi in corteo, partirono per Milano, sfilarono gentilmente davanti alla Sede del Touring ed intervennero più tardi all'inaugurazione del Ciclauto.

La mattina del 19 il Touring diede nella sua sede un ricevimento in onore dei Bersaglieri Ciclisti, intervenuti con a capo l'egregio colonnello Scotti. Agli ospiti gentili il comm. L. V. Bertarelli portò il saluto del sodalizio.

Gli ufficiali si radunarono più tardi a colazione, alla quale fu invitato in rappresentanza del Touring il comm. Bertarelli.

Per conservare nella nostra *Rivista* memoria della bella gita e simpatica riunione, riproduciamo qui alcune fotografie gentilmente favoriteci dal distinto e ben noto dilettante fotografo ing. cav. Giovanni De Simoni, nostro socio vitalizio.

1. Ossario dei caduti nel combattimento di Melegnano (8 giugno 1859) dello scultore Barcaglia.
2. L'*alt* dei Bersaglieri Ciclisti del 5° a Melegnano.
3. Refezione offerta a Melegnano ai Bersaglieri Ciclisti del 5° dal Consolato del Touring di Milano.
4. La compagnia Bersaglieri Ciclisti del 5° sfila davanti a quella del 7°, recatasi ad incontrarla a Melegnano.
5. La squadra dei Volontari Ciclisti di Milano nella caserma di San Simpliciano; a destra il cav. Dalai, vice presidente della Società di Tiro a Segno di Milano.
6. Ingresso dei Bersaglieri Ciclisti in Milano da Porta Vittoria preceduti dal cav. Pizzagalli, capo console del Touring a Milano.
7. La compagnia dei Bersaglieri Ciclisti del 5° nella caserma di San Simpliciano.
8. Sfilata dei Volontari Ciclisti in Via San Marco, al seguito dei Bersaglieri.
9. La compagnia Bersaglieri Ciclisti del 7° nella caserma di San Simpliciano.

TUTTI I SOCI COLLABORATORI DELLA RIVISTA

DUE INCHIESTE

Come abbiamo detto molte volte, noi desideriamo vivamente che i Soci del Touring contribuiscano quanto più sia possibile alla compilazione della Rivista, *e siamo lieti nel poter constatare che questo nostro desiderio viene sempre più largamente appagato.*

Ora vogliamo offrire ai nostri soci due altri modi di collaborare alla Rivista, *e siamo certi che il nostro invito sarà da moltissimi di essi accolto con piacere.*

I più bei punti di vista d'Italia.

Noi invitiamo prima di tutto ogni socio a rispondere a questa domanda:

Quale è il punto di vista, in Italia, che Le ha fatto la maggior impressione? In altre parole: quale è, secondo lei, il più bel punto di vista in Italia?

La risposta riuscirà, come è ben naturale, per molte ragioni, più soggettiva che oggettiva; e ciò è previsto dalle parole *secondo Lei* che sono nella domanda.

Prima di tutto non tutti possono aver visti tutti i punti di vista d'Italia; ed ognuno può dire quale è il suo preferito soltanto fra quelli che ha visto. Per esempio, il principe Eugenio di Savoia sosteneva che il più bel punto di vista in Italia è il Monte Orfano sopra Rovato; ma si deve notare che era quello il primo che vedeva, e che allora egli non era ancora stato a Superga.

Poi, i gusti sono tanti; e chi preferisce un panorama idillico e chi un panorama orrido, chi un quadro ristretto di cui si possano godere tutti i particolari, e chi un quadro amplissimo di cui non si possano rilevare che le grandi linee.

E poi sono da prendere in considerazione anche le forze ed i mezzi individuali. Chi si accontenterà dei punti di vista che offrono il Duomo di Milano, la chiesa di Ancona, il castello di Brescia, Bergamo Alta, la Madonna del Monte a Rovereto, il castello di Costantino a Roma, il Righi a Genova; chi vorrà spingersi almeno a Brunate, sul San Salvatore, a Taormina, a Superga; qualche altro vorrà spingersi almeno sino al Generoso, al Mottarone, sul Monte Baldo, sullo Schlern, sul Venda, sul Col Vicentino, sul Nuvolone, sul Baldo; e ci sarà chi non si sentirà contento sino a che non avrà sotto i piedi le rocce dell'Antelao o le nevi del Monte Bianco.

Ognuno adunque risponderà secondo le proprie impressioni, cognizioni, forze, e gusti.

Nella risposta preghiamo di non omettere alcuno dei seguenti dati, riferibili al punto preferito:

1. Altezza sul livello del mare.
2. Città o paese vicino.
3. Vie e modi d'accesso (ferrovie, funicolari, strade, sentieri).
4. Cenno sommario del panorama.

Sarà bene, per quanto possibile, unire qualche fotografia.

Le risposte devono essere BREVI. Nessuna di esse, in media, dovrebbe occupare più di un quarto di colonna.

Le risposte migliori saranno pubblicate e (se ci si invieranno fotografie) anche illustrate; e speriamo che sieno... *migliori* tutte, e che tutte adunque si possano offrire ai nostri lettori.

I costumi nel vestiario.

I varî costumi, così pittoreschi, che tanto distinguevano, nel vestiario, una dall'altra le varie parti d'Italia, anzi persino l'una dall'altra due valli contermini, vanno sparendo ogni giorno di più; e non ci sarà forza umana che possa fermare o frenare questa tendenza verso un monotono uguagliamento di vesti.

Non tutti i costumi sono spariti però; e vivi essi si conservano ancora in varie parti d'Italia.

Essi si mantengono ormai in misura assai scarsa nell'Italia settentrionale, come nelle valli dell'Ossola, a Fobello sulla Sesia, a Tesino nel Trentino; ma si conservano con qualche maggior tenacia nell'Abruzzo, nella Calabria, e specialmente nelle isole, come in varie parti della Sicilia, e più ancora nella Sardegna.

A tutti questi costumi noi vogliamo dare convegno nelle pagine della *Rivista*, che ha per suo principale programma il far conoscere l'Italia sotto tutti i suoi aspetti migliori ed interessanti; e perciò ricorriamo per aiuto ai nostri soci, ai quali offriamo un altro modo di collaborare nella loro *Rivista*.

Preghiamo adunque tutti i nostri soci, sparsi entro i confini dell'Italia geografica, di mandarci:

1. Fotografie o cartoline illustrate riproducenti costumi di donne od uomini.
2. Indicazioni sui colori dei vestiti.
3. Risposte alle seguenti domande:

a) Si tratta di costumi ancora usati generalmente dalla maggioranza del paese, o di costumi spariti o sulla via di sparire?

b) In questo secondo caso, quali sono le cause principali di questa sparizione?

c) Ci sono famiglie che conservano tali costumi, pure non usandoli?

d) Ci sono libri, stampe, pubblicazioni in genere che conservino i costumi che sono spariti o sono sul punto di sparire?

Naturalmente, anche le risposte per questa inchiesta dovranno essere brevi; e, più che la parola dovrà parlare la figura; ma quì non si pongono limiti assoluti di spazio; e se qualcuno potrà aggiungere dei dati, se ci sono, sulle origini e successive trasformazioni dei singoli costumi, saremo ben lieti di pubblicarli, nei limiti del possibile.

Sarà utile, anzi necessario, un breve cenno anche sul paese ove quei costumi vivono, sulle ordinarie occupazioni degli abitanti, e su quant'altro potesse servire ad illustrare sempre più il soggetto di cui stiamo parlando.

E' un campo vasto già molto esplorato, ma che offre ancora larga messe ai raccoglitori, ed agli amici delle bellezze e memorie d'Italia.

o. b.

Mostra del Ciclo e dell'Automobile

MILANO — 18 Maggio - 9 Giugno 1907

Al Parco, nelle ampie e luminose gallerie sorte, come per incanto, sulle rovine della Mostra delle Arti decorative, distrutta da un incendio funesto, s'è ora inaugurata la *Mostra del Ciclo e dell'Automobile*, o, per essere più brevi, il *Ciclauto*, come essa è chiamata con una di quelle parole nuove che riassumono varî concetti, e che girano il mondo anche a dispetto dei puristi i quali devono pur finire col persuadersi che per indicare cose nuove occorrono parole nuove.

L'inaugurazione della mostra ebbe luogo sabato 18 alle ore 10, con grande concorso di pubblici, perchè alla solenne cerimonia, oltre agli invitati, potevano intervenire anche gli abbonati, che sono numerosissimi. Chi infatti vorrà non spendere 5 lire (e 4 se è socio del Touring) per procurarsi il diritto di entrare, di giorno e di sera, in un così simpatico ambiente?

Conte Febo Borromeo
Presidente del Comitato Esecutivo

Erano presenti: S. A. R. il principe Tomaso duca di Genova (in rappresentanza del Re) col giovane figlio Ferdinando principe di Udine; il prefetto senatore Giovanni Alfazio, in rappresentanza del Governo; il sindaco senatore marchese Ponti per la città.

Parlarono: il presidente del Comitato esecutivo conte Febo Borromeo, il quale insistè specialmente sull'importanza dell'automobilismo come mezzo possente di turismo e di trasporto; il senatore Ponti, il senatore Alfazio, dopo di che i principi e gli altri intervenuti girarono di galleria in galleria a visitare, osservare, ammirare la mostra.

La quale ha, come quella del 1905, un carattere speciale; perchè è sorta non per forza e come appendice di altre mostre, e per opera di persone estranee all'industria automobilistica, ma dal seno stesso degli industriali, che vogliono sottrarsi al vassallaggio delle esposizioni che sono di speculazione... per coloro che non espongono.

La mostra è la seconda promossa dalla speciale *Società Anonima Cooperativa*, che è aperta a tutti coloro che vogliono farsi soci, ed ha nel suo Statuto un articolo il quale dice che «i profitti eventuali, dopo di aver dedotto almeno il 50 per cento per la riserva, nonchè la somma corrispondente al 5 per cento sul capitale, saranno divisi FRA I SOCI ESPOSITORI, e ciò in proporzione alle somme pagate alla Società per poter partecipare all'Esposizione». In tal modo gli industriali hanno tutto l'interesse ad indire delle mostre all'epoca e nelle località che meglio corrispondono ai loro interessi; e quando s'ingannassero... non avrebbero poi diritto di prendersela con alcuno.

Cav. Achille Fusi
Segretario del Comitato Esecutivo.

L'Esposizione del 1905 fu indetta con 130 soci e con un capitale di L. 41 200 rappresentato da 412 azioni; questa del 1907 trova il capitale elevato a L. 67 200, e perciò con 672 azioni. Gli espositori che nel 1905 erano 130 sono saliti a 199, ed i 3500 metri di area occupati nel 1905 sono saliti nel 1907 a 7000. La mostra del 1905 potè restituire ai soci espositori il 17 per cento di quanto essi avevano versato; e si confida che questo anno tale percentuale sarà notevolmente aumentata.

Dato il carattere della Società promotrice della mostra, e la sua natura di cooperativa, veniva di conseguenza necessaria la uniformità dei varî *stands*, e la distribuzione equanime della illuminazione (assunta dalla Società) fra di essi, e la uniformità delle tabelle e degli adornamenti; chè infatti i singoli espositori devono differenziarsi per la intrinseca bontà dei loro prodotti, e non per la ricchezza sontuosa dei panneggiamenti che li circondano o delle lampadine che li illuminano. E' il quadro che deve richiamare l'attenzione dei visitatori competenti, e non la cornice.

L'uniformità non esclude però l'eleganza e la luce; che anzi, nella loro sobrietà e serietà, le gallerie hanno un carattere assai simpatico, e le 300 lampade ad arco e le 15 000 lampadine ad incandescenza, versanti a profusione la luce, trasformano di sera le gallerie e gli attigui giardini in un ritrovo veramente incantevole e perciò frequentatissimo.

Gli *stands* sono ben 149, ed i numerosi oggetti esposti si dividono in quattro categorie: vetture automobili e *chassis;* carrozzeria per automobili; motociclette e biciclette; accessori, pneumatici, canotti automobili, areonautica.

«Novità? Vi sono novità?» Questa è la domanda che si sente fare da molti. Novità? Anche questa è una cosa relativa. Chi ha viste le recenti mostre di Parigi e di Torino, quì non troverà forse nulla di nuovo; chi non avesse mai vista una esposizione di questo genere, troverebbe che per lui quì tutto è nuovo; ma il competente penserà che anche questa industria ha ormai raggiunta una tale perfezione, che il pretendere ogni giorno delle novità è un assurdo; e che è ragionevole perciò il badare alla qualità ed alla perfezione degli oggetti esposti; ed è anche per questa ragione che ci asteniamo dal fare una rassegna dei singoli *stands*, la quale per i visitatori riuscirebbe inutile, e per i non visitatori dovrebbe venir considerata come una semplice e gratuita *réclame*.

Ci limiteremo a dire che nel salone dei ricevimenti... furono ricevute, esposte, infiorate le cinque vetture arrivate prime nella corsa per la Targa Florio; che l'Automobile Club di Milano ha un suo appartamentino tutto eleganza e proprietà e che lo *stand* del Touring; è, come sempre, il ritrovo di tutti gli espositori e visitatori, il luogo ove si fanno del continuo soci, si vendono le pubblicazioni fra le quali assai ricercato l'*Annuario dell'Automobilismo* 1907 di cui tutti dicono un gran bene, e si ammira la *Carta d'Italia*, per la quale è ormai inutile l'aggiungere parole di lode. Diremo solo che il visitatore, dalle varie prove esposte, ha la possibilità di farsi un'idea chiara dell'enorme lavoro di ricerca e d'esecuzione che è necessario per approntare i singoli fogli di questa carta che è una vera opera patriottica, e

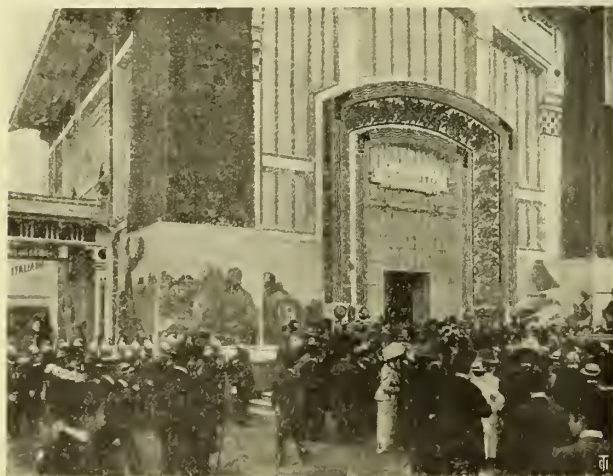
che come tale fu ormai riconosciuta da quanti competenti poterono esaminarla, e che servirà di base utile, ed anzi necessaria, a molti altri lavori ai quali il Touring pensa per isvolgere sempre più la parte più eminente del proprio programma: far conoscere l'Italia agli Italiani.

In questo *stand* si distribuisce pure... alle signore, come pure a tutte le persone simpatiche, anche dell'altro sesso, la cartolina di cui quì diamo la riproduzione.

Hanno smarrita la via!
Essi viaggiavano senza la Carta del Touring!

Il concorso del pubblico all'Esposizione è sempre assai notevole; e veramente straordinario fu dalla parte dei bambini, a ciascuno dei quali si offrì in dono un automobile ...proprio semovente, anche senza benzina. Tutto lascia sperare che questa darà i frutti che merita, perchè concepita, organizzata, diretta (per merito principalmente del segretario generale sig. Achille Fusi) con senso pratico e moderno.

Fra i numerosi visitatori ricordiamo anche il Re del Siam col suo seguito, ed il Conte di Torino.

Il *Catalogo Ufficiale* (e questa si è una vera novità!) è uscito sino dal primo giorno della mostra, di cui è una guida completa; ed esso contiene anche molte altre notizie utili ai turisti, e fra esse ampie indicazioni sul Touring e sull'opera sua.

Inaugurazione del Ciclauto.

Stand del Touring.

Cadore-Toblach. — I deputati Brunialti, Loero e Magni hanno convocati a Venezia molti sindaci del Bellunese. Oggetto dell'assemblea era l'esposizione di un progetto dell'ingegnere Feliciano Bianchi, per il quale Venezia sarebbe congiunta direttamente a Toblach mediante la costruzione di un tronco ferroviario Pieve di Cadore-Auronzo-Landro-Toblach, per un tratto di chilometri 48. La linea ferroviaria partendo da Pieve di Cadore — che quanto prima sarà congiunta, con una ferrovia, a Belluno, — a m. 879 sul mare, seguirebbe il corso del Piave fino a Treponti, poi quello del torrente Ansie fino ad Auronzo (m. 879), donde, per una galleria internantesi nelle Tre Cime di Lavaredo, per circa 8 chilometri, giungerebbe presso Landro (m. 1403), nella valle omonima e di poi, dopo un percorso di 13 km. a Toblach.

Questa linea diretta Venezia-Toblach sarebbe di molto più breve della Pontebbana e porterebbe un grande vantaggio al porto di Venezia.

Venezia infatti disterebbe da Monaco, da Stoccarda, da Norimberga oltre 80 chilometri di meno di quello che non disti Trieste; da Basilea chilometri 115; da Zurigo e da Innsbruck circa 195 di meno.

Anche dal lato strategico tale costruzione assume grande importanza.

Linea Venezia-Bassano-Primolano. — Questa linea, che dai giornali viene comunemente chiamata *ferrovia della Valsugana* (benchè essa finisca là ove la Valsugana comincia) è divisa in due tronchi distinti. Il primo, da Mestre a Bassano, è lungo chm. 51, e sarà pronto per il gennaio del 1908; il secondo, da Bassano al confine austriaco fra Primolano e Tezze, è lungo chm. 31, e sarà compiuto nel maggio del 1910. Il primo tronco, tutto in pianura, non ha opere d'arte rilevanti; nel secondo, che correrà sulle chine rocciose del Canale di Brenta, si avranno 18 gallerie, della lunghezza totale di circa chm. 8. Al confine austriaco la nuova linea s'innesterà con quella della Valsugana; e sarà così notevolmente accorciata la distanza ferroviaria fra Venezia e Trento. La dogana internazionale, a quanto si dice, non verrà posta a Bassano, come era ragionevole credere, ma a Primolano.

LE STRADE

Il Touring e la larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli.

Il giorno 16 maggio si effettuò la seconda serie di esperienze sullo sforzo di trazione in rapporto alla larghezza dei cerchioni dei veicoli.

Poichè si trattava di esperimenti a scopo di studio, non fu data larga diffusione agli inviti.

Assistevano il cav. Gola ing. Emilio, consigliere aggiunto alla Sezione strade; il cav. Pozzoli ing. Enrico, dell'Ufficio tecnico provinciale; l'ing. Cherubino Pinciroli, dell'Istituto tecnico superiore; il cav. Poggi ing. Felice, capo divisione strade dell'Ufficio tecnico comunale, l'ing. Cattaneo, dell'Ufficio stesso; l'ing. Cortellini, degli Uffici del Touring, ed il signor Lorenzo Mondini della Ditta Gondrand.

Le esperienze ebbero luogo sulla strada Comasina, oltre Affori, immediatamente dopo il passaggio a livello della Ferrovia Nord. La massicciata era in cattivo stato, e per espresso desiderio del Touring, non si fecero migliorie per alcuni giorni al piano stradale, che presentava ormaie di una certa profondità.

La pioggia caduta il giorno precedente, e l'inaffiamento fatto fare durante la notte, avevano ridotto la strada sufficientemente fangosa; un tratto di circa 50 metri era stato inghiaiato la mattina. Le esperienze in numero di 8 si fecero tutte sulla direzione di Milano, e quindi con la strada leggermente in salita.

Per evitare ogni possibile causa d'errore, derivante dall'applicazione della forza di trazione, l'inserzione del dinamometro tra la potenza e la resistenza venne fatta nel modo seguente:

Uno o due cavalli erano attaccati in volata ad un carro porta-cavi della Ditta Pirelli; il carro aveva lo scartamento di circa metri 1,40 ed il raggio delle ruote era di circa metri 1,20. All'asse vennero applicati due anelli di forma rettangolare, con apposito rullo per diminuire l'eventuale attrito. Entro detti anelli si fecero passare le stanghe del carro a due ruote caricato in modo da essere in equilibrio. Il dinamometro era attaccato da una parte all'asse del carro porta cavi, dall'altra all'asse del carro caricato con circa 22 quintali netto. Con questa disposizione tutto lo sforzo di trazione, a meno di una quantità trascurabile, passava per il dinamometro, dal quale era registrato, nel modo spiegato nel numero della nostra *Rivista* dell'ottobre dello scorso anno.

Fu eseguita un'esperienza di prova con carro scarico su strada fangosa e su strada inghiaiata; poi si caricò il carro e si fecero due esperienze con le ruote aventi il cerchione di centimetri 6 di larghezza, indi due esperienze con le ruote di centimetri 10, ed infine due esperienze con le ruote di centimetri 15. Queste

due ultime coppie di ruote furono fatte costruire espressamente dal Touring.

Allorquando sarà effettuata l'integrazione dei diagrammi faremo cenno dei risultati di queste esperienze, delle quali si dirà più diffusamente in opuscolo speciale.

Il Touring ringrazia sentitamente i signori componenti la Commissione: ing. Accenti, ing. Gola, ing. Pinciroli, ed ing. Pozzoli, che prestarono la loro opera per la buona riuscita delle esperienze; ringrazia il commendatore Francesco Gondrand e la Ditta Pirelli che fornirono l'uno personale e cavalli, e l'altra il carro porta-cavi; ringrazia il sig. Mondini per la gentile cooperazione, e quant'altri cercarono di facilitare le esperienze.

Per la difesa civile delle strade.

Il signor Eugenio Picotti, console del Touring ad Ampezzo di Carnia, ha mandato anche al Genio civile di Udine una circolare (diramata in molti comuni) per richiamare l'attenzione di quello spettabile Ufficio sui varî inconvenienti che si hanno a lamentare su molte strade per incuria o colpa delle popolazioni; e fra altro scrive:

« E' frequentissimo il caso di trovare vetri rotti, o chiodi lungo la carriera stradale, sia dentro l'abitato, sia fuori. Questo fatto può danneggiare gravemente il ciclista e l'automobilista ».

L'ingegnere capo del Genio civile di Udine rispose gentilmente di aver date « le opportune disposizioni a tutto il personale addetto alle strade nazionali, affinchè, per quanto è possibile, sieno tolti gli inconvenienti lamentati nella circolare ».

E' sperabile che simili ottime disposizioni abbiano ad ottenere i frutti desiderati, e che il buon esempio venga imitato anche in tutte le altre provincie del regno.

Non basta poi che della questione — che è questione di civiltà e di decoro nazionale — s'interessino le autorità proposte alle strade; ma sarebbe desiderabile anche un caldo apostolato da parte delle autorità comunali, maestri, sacerdoti.

Per un codice della strada.

La Direzione si è più volte preoccupata della necessità di istituire un Codice della Strada per regolare la circolazione automobilistica nel senso di prevenire i vari incidenti che la circolazione stessa può provocare negli incroci, o nel sopravvanzare tutti gli altri veicoli che usano della strada.

Di tal codice della strada si è fatta una pubblicazione assai interessante in Francia, per parte del signor Jules Perrigot, Presidente dell'Automobile Club Vosgien, ed il codice stesso è stato riconosciuto ufficiosamente come testo di consuetudine per gli automobilisti francesi.

La sezione legale del Touring che si interessa di tutto quanto riguarda la circolazione, ne ha fatto un adattamento agli usi ed alle consuetudini italiane, in rapporto anche alla diversità della nostra legislazione ed alla statuizione delle nostre amministrazioni provinciali e comunali: adattamento e rimaneggiamento che sarà tra breve sottoposto al giudizio delle competenti autorità e del pubblico, per farne riconoscere la validità nonchè per diffonderne l'uso.

Ciò che però è assai più interessante, è il poter diffondere in modo assai elementare le norme di circolazione nei rispetti dei veloci mezzi di locomozione, tra i pedoni, specialmente nei paesi, e specialmente anche tra quella categoria di persone che per l'età, le condizioni loro ed il tenore di vita non hanno cognizione esatta delle leggi e delle consuetudini.

Il nostro Capo Console di Parigi signor Berteaux, ha da parecchio tempo proposto alla Direzione del T. di farsi promotrice di una specie di concorso tra i maestri rurali per la diffusione tra i loro scolari, come pure tra i segretari, i parroci e le altre autorità locali che hanno influenza sugli abitanti, di norme accessibili a qualunque mentalità, sul modo di tenere la strada per parte dei pedoni nei rispetti degli altri veicoli.

La Commissione di turismo dell'A. C. F., d'accordo col Ministero dell'Istruzione pubblica, ha già stabilito di fare in proposito una pubblicazione popolare, che sarà distribuita alle scuole primarie di tutta la Francia.

In essa si osserva che mentre si insegna ai ragazzi che abitano nelle città, a prendere le più grandi precauzioni nella strada, e fin dalla più giovane età si insegna che il mezzo della strada è consacrato ai veicoli, e che invece i marciapiedi sono riservati ai pedoni, che non devono abbandonarli se non per attraversare la strada, una raccomandazione del medesimo genere per quello che riguarda le strade di campagna, nei villaggi, nelle borgate e nelle piccole città, non avrebbe forse avuto ragione di essere fatta pochi anni fa poichè allora lo sviluppo delle ferrovie e la soppressione dei servizi postali per mezzo di diligenze, avevano quasi completamente sospeso il traffico dei veicoli sulle strade.

Ma ora che la bicicletta e l'automobile hanno dato alle strade ancora una grande intensità di movimento è indispensabile che si prendano delle misure generali di precauzione in riguardo a questa circolazione, precauzioni che eviteranno tanti accidenti e tanti dolori.

Riassumendo, nella pubblicazione troviamo questi insegnamenti:

Nelle città vi sono i trottatoi ed i marciapiedi: nella campagna, vi è la carreggiata e le banchine: queste corrispondono a quelli che nelle città sono i marciapiedi, e devono di preferenza essere scelte dai pedoni quando essi si servono della strada.

Pertanto importa di non mai circolare nel mezzo della strada. In ogni caso, non bisogna prendere paura all'arrivo inaspettato di una vettura, sia automobile, che a traino: — è meglio arrestarsi che correre: sopratutto bisogna non esitare, perchè l'automobilista devia la sua vettura dalla parte opposta a quella che egli crede debba essere presa dalla persona che vede. Se questa persona cambia all'ultimo momento di direzione, corre rischio di grave accidente.

Molto sovente, quando una vettura automobile è passata, i ragazzi corrono nel mezzo della strada per vederla allontanarsi: è una gravissima imprudenza perchè questa vettura può essere seguita da una o da molte altre, e la polvere sollevata dalla prima può nascondere questi ragazzi fino a quando è troppo tardi per evitarli.

E' assolutamente indispensabile quindi rimanere sul ciglio della strada quando una vettura automobile è passata, e di non accedere nel mezzo, se non quando si è ben sicuri che nessuna altra la segue.

Generalmente, trattandosi di cani, polli, oche, ecc. che sono minacciati per il sopraggiungere di un automobile, i ragazzi volendo salvarli dall'investimento di un automobile, si precipitano all'ultimo momento in mezzo alla strada, e corrono in questo modo il più gran rischio, perchè questo movimento imprevisto può far fare una manovra all'automobile, ed un ragazzo può perdervi la vita per avere voluto salvare quella d'una gallina.

Molto sovente, per divertirsi, i ragazzi lanciano de le pietre sopra gli automobili in marcia: essi dimenticano che possono ferire gravemente le persone che sono nella vettura e che in questo caso, indipendentemente dalla cattiva azione commessa, i loro parenti possono essere ricercati e si trovano così esposti ad una pericolosa responsabilità, che può loro costare assai cara.

Frequentemente si vedono saltare da una vettura, e nel mezzo della strada, le persone che vi si trovano, e specialmente i ragazzi. E' questa grave imprudenza, perchè nel medesimo momento una vettura automobile può passare, e poichè il suo conduttore non può prevedere questa discesa improvvisa, possono prodursi dei gravi accidenti.

Il breve Codice contiene anche altre massime relativamente ai danni che inconsapevolmente si possono portare ad una vettura ferma coll'accensione di fiammiferi, colla descrizione di segni sulla polvere della vettura col toccare le leve, coll'aprire rubinetti ecc.

Il breve Codice chiude con una massima che bisogna bene persuadersi che tutti i danni che si fanno subire agli altri si riversano la maggior parte delle volte, su chi ne è l'autore e che specialmente per quello che riguarda la circolazione automobile, nove volte su dieci, gli imprudenti sono vittime dei loro errori.

Le comunicazioni stradali nell'Abruzzo.

Nel periodico *La Favilla* (Perugia) leggiamo un interessante articolo della signora Rosmunda Tomei Finamore, la quale, dopo aver dimostrato come nella *Figlia di Jorio* l'Abruzzo sia presentato sotto una luce artificiale, scrive quanto segue sulle strade e sui sentieri di quella pittoresca regione:

" Mentre nel settentrione, nel centro d'Italia, non c'è paesello o borgata che non abbia un tronco ferroviario, o, almeno, una buona strada carrozzabile, qui ci son luoghi a cui si giunge in un tempo uguale, se non maggiore, di quello che occorre per andare a Napoli o a Roma. E partenze e arrivi a ore impossibili, in carrozze basse e anguste, dove i quattro posti regolamentari subiscono le più fastidiose complicazioni geometriche e matematiche, quando gli individui destinati a occuparli eccedono il peso normale, o circostanze straordinarie accrescono il numero dei viaggiatori; cosicchè quando, dopo il lungo sballottolio, le tre bestie arrembate, use al quotidiano tormento, depongono passeggieri e merci al luogo di destinazione, gli uni e le altre portano i segni evidenti del mezzo di trasporto che li ha trascinati fin là. Cose degne veramente dei tempi di Calandrino!

„ Vi sono paesucoli appollaiati su di una sommità rupestre come uccelli da preda, a cui non si arriva se non precipitando per sentieri sassosi e ineguali, fino a che non vi arresta un letto di torrente, dal quale si ha la visione di una immensa roccia tagliata a picco come una bolgia dantesca, e risalendo poi un'erta non meno faticosa e aspra di quella che oppose al poeta la vista delle tre fiere; sentieri che i pazienti, orecchiuti quadrupedi, e i non meno pazienti bipedi affrontano ogni giorno con una disinvoltura... pedestre, tanto ammirabile quanto inconcepibile. Che gambe d'acciaio hanno questi figli di Jorio! „

Il tipo di benzina da preferirsi in Italia.

Abbiamo detto nel numero di maggio dei fenomeni che accadono durante il funzionamento dei motori a scoppio per automobili, dipendentemente dal modo di comportarsi del carburante dell'aria adottato in Italia *la benzina.* Abbiamo pure accennato ai requisiti essenziali che la benzina deve avere per assicurare un regolare carburamento dell'aria, avuto riguardo ad una produzione adeguata e pronta per lo sviluppo della forza motrice. Abbiamo infine accennato alla questione economica del prezzo, ed agli studî che il Touring sta facendo su tutta la complessa questione.

I tecnici facenti parte della Commissione del Touring, riunitisi hanno predisposto il programma delle prove che si dovranno fare, ed hanno concluso essere necessarî degli assaggi chimici e fisici per trovare i punti di infiammabilità degli idrocarburi che compongono i tipi di benzina che trovansi in commercio in Italia.

Conosciute le singole frazioni per cento in volume che bollono a determinata temperatura, ed il loro peso specifico, si determinerà, con opportune altre prove, la temperatura di accensione della miscela gasosa ottenuta, facendo passare una corrente d'aria attraverso uno strato della frazione della benzina. Nella esecuzione dell'analisi, la velocità della corrente, sarà mantenuta costante e come accade al momento dell'aspirazione in un cilindro (primo tempo).

Il delicato compito delle analisi, venne deferito al chiarissimo prof. Gianoli.

Il Touring ha chiamato a raccolta le principali Case commercianti di benzina in Italia, proponendo loro di unirsi al Touring nello studio dell'interessante problema. Ringraziamo quelle che hanno risposto all'appello.

Primo campione che abbiamo preso in esame fu quello della Società Italo Americana per i Petroli. La stessa presentò un tipo nuovo di benzina di gradazione 0,717.

All'analisi chimica si ebbero risultati:

Temperatura di ebollizione	Frazione % in volume	Densità a 20° C	Temperatura di accensione dell'aria carburata
60- 70 C	17.30	0.6756	20° C
70- 80 »	19.30	0.6945	20° »
80- 90 »	20.70	0,7141	20° »
90-100 »	18.00	0.7312	25° »
100-110 »	12.00	0.7425	35° »
110-120 »	6.30	0.7536	50° »
> 120 »	5.40	—	—

Colla suddetta tabella sono perfettamente chiarite le difficoltà che eventualmente si possono incontrare nel funzionamento dei motori, quando le benzine contengono forti proporzioni di idrocarburi a punto elevato di ebollizione e che perciò, non possono carburare l'aria se non a temperatura di 35-50 gradi C. In altre parole: un campione di benzina potrà andar bene in estate, ma non egualmente in inverno, quando nel carburatore le parti più volatili sono già state asportate. Ulteriori prove pratiche, ci diranno fino a qual limite, le parti di benzina pesanti, possono essere tollerate e se, nel caso specifico del suddetto tipo, si tratta di un prodotto di sicuro uso e di buon rendimento anche a temperature basse invernali.

Itinerari per il circuito del Taunus e per quello della Senna Inferiore.

Molti automobilisti e non pochi turisti ci hanno fatto richiesta di itinerari per recarsi ad Homburg ed a Dieppe.

Richiamiamo a tale proposito l'attenzione degli interessati sul nostro *Annuario dell'Automobilismo 1907*, il quale contiene una cartina schematica dei due circuiti sopradetti, con i tracciati delle strade che vi conducono dall'Italia.

La cartina contiene le indicazioni di distanza chilometriche, segna inoltre tutte le pubblicazioni, Carte, profili, ecc., che possono occorrere al tourista per lo studio di dettaglio dei vari itinerari.

Tracciamo qui gli itinerari di via più breve per Homburg e per Dieppe.

Circuito del Taunus. — Milano-Valico Gottardo Schauffausen-Durlach-Homburg, km. 729,8. Con questo itinerario si attraversa la Svizzera dal Gottardo al Reno e la Foresta Nera in Germania. I particolari del percorso si trovano sulla Guida di Grandi Comunicazioni del Touring, parte italiana ed estera.

Per le operazioni doganali occorrono solamente il trittico svizzero e quello germanico: anche per questi, l'automobilista può rivolgersi al Touring, il quale è l'esclusivo concessionario dei trittici in Italia. Le dogane, per questo itinerario, sono le seguenti: Chiasso (entrata in Svizzera), Bargen (uscita dalla Svizzera) e Stühlingen (entrata in Germania).

Vi sarebbe poi quest'altro itinerario: Milano-Valico Gottardo-Brünnen.

Le operazioni doganali che si richiedono all'effettuazione di questo viaggio in automobile, sono le medesime che per l'itinerario precedente: tranne che la dogana svizzera di uscita è Basilea, e Leopoldshöhe la dogana germanica di entrata.

Il ritorno, oltre che cogli itinerari sopra esposti, si può effettuare per le seguenti vie che importa però un percorso sensibilmente maggiore: Homburg - Norimberga-Monaco-Trento-Brescia-Milano, km. 905.

Osserviamo però che il trittico austriaco non vale che la frontiera italo-austriaca: coloro che vogliono nella gita sul Taunus visitare il Trentino e il Tirolo sarà bene rovescino gli itinerari adottando il Trento-Monaco-Norimberga per l'andata e il Durlach-Sciaffusa-Gottardo pel ritorno.

Gli automobilisti potrebbero effettuare il ritorno altrimenti, senza entrare in territorio austriaco, col percorso: Homburg-Monaco-Ulm-Schauffausen-Milano, in tutto 1037 km. Dogana germanica di uscita: Stühlingen. Dogana svizzera di entrata Bargen, e di uscita Chiasso.

Si possono effettuare delle varianti anche per la Francia: per questo vedere la cartina annessa all'Annuario dell'Automobilismo.

Circuito di Dieppe dell'A. C. F. — Seguire gli itinerari comuni per andare a Parigi sia da Milano che da Torino, sia dal Sempione che dal Cenisio. Da Milano (per il Sempione) a Lausanne-Pontarlier-Dijon-Tonnerre-Paris-Londinières (vertice sud del triangolo del circuito) sono in tutto 1052 km. Da Milano, per la stessa via, sino a Dieppe (Manica) direttamente, sono 1064 km. Dogana svizzera di entrata: Gondo. Dogana francese: Pontarlier.

* * *

Per quello che riguarda le operazioni doganali per la Francia, la Germania, la Svizzera e l'Austria, vedere a pag. 188 e segg. dell'*Annuario dell'Automobilismo.*

Per i servizi meccanici, benzina, garages, alberghi, ecc., sia sui luoghi dei due circuiti, sia lungo gli itinerari, vedere l'*Annuario dell'Automobilismo*, alla parte V.

Gli automobilisti potranno avere informazioni particolareggiate sopra tutto quanto riguarda ambedue gli itinerari, dirigendosi all'Ufficio informazioni del T. C. I.. Milano, via Monte Napoleone, 14. - Telegr. Touring, - Telef. 1850.

Gite e Convegni passati e futuri

Reggio Emilia.

Il tempo non si dimostrò favorevole al convegno generale del Touring a Reggio, che era stato organizzato con tanta cura intelligente, ed aveva trovata così larga adesione.

Sino da sabato 18 sera molte squadre giunsero a Reggio; ma altre numerose, che pure s'erano inscritte, rimasero assenti in causa del tempaccio.

A mezzogiorno di domenica 19 la rappresentanza del Touring (direttore generale comm. Federico Johnson; capoconsole generale comm. dott. Ettore Candiani; console per Milano signor Achille Negri) giunse a Reggio e si recò tosto al teatro.

Il celebre Teatro Municipale era un vero splendore. per il concorso straordinario di elegantissime signore e signorine.

Le signore di Reggio offrirono una bandiera al locale Consolato del Touring; una seconda venne offerta al Veloce Club; e lo stendardo donato al Touring dalle signore di Ferrara venne adornato anche dello stemma di Reggio.

Alla solenne cerimonia parlarono l'avv. Rossi, sindaco della città, facendo rilevare il carattere patriottico del Touring; il prof. Naborre Campanini, illustrandone, con vera eloquenza, il carattere educativo; il comm. Johnson portando ai convenuti il saluto della Direzione generale, e ricordando come il Touring educhi forti cittadini alla patria; ed infine il comm. Candiani (assessore comunale a Milano) che portò a Reggio il saluto a nome della sua città, da aggiungersi a quelli portati, su pergamena, dalle squadre provenienti da varie città d'Italia.

Nella sala Verdi alle ore 14 si servì il banchetto, al quale intervennero circa 150 gitanti, e che fu rallegrato dalla musica del Veloce Club. Fuori intanto pioveva e grandinava allegramente; il che non riuscì però a deprimere il buon umore dei convitati!

Brindarono: il sindaco avv. Rossi ai convenuti; il comm. Candiani alle loro mogli, sorelle, figli; l'avv. Panizzi.

Il giorno 20 la progettata gita a Canossa fu pur troppo resa assolutamente impossibile dal tempaccio e dallo stato orrendo delle strade. Fu sostituita da una giterella al Mauriziano, ove il prof. Naborre Campanini illustrò, colla sua fluente parola e soda dottrina, la casa che fu abitata dall'Ariosto.

Dopo il ritorno a Reggio il Comitato del convegno offrì una colazione al comm. Johnson, il quale, nel suo brindisi di ringraziamento, annunciò la nomina (acclamatissimo) del prof. Naborre Campanini a capoconsole del Touring a Reggio.

La gita a Canossa sarà compiuta nel prossimo settembre, in occasione del convegno del Touring a Parma.

In automobile fece ritorno a Milano il Direttore Generale del Touring portando in seno alla Direzione le sue vive impressioni pelle festosità ricevute.

Agnone.

Ricordiamo che nei giorni 14 e 15 luglio si terrà ad Agnone (Campobasso) un Convegno ciclo-automobilistico.

Empoli.

Anche a Empoli la seconda Esposizione Campionaria Nazionale ha dato occasione all'organizzazione di un Convegno Nazionale del Touring, che avrà luogo il 23 giugno. Numerosi i premi alle squadre ed interessante il programma di manifestazioni e festeggiamenti.

Trieste (29-30 giugno).

E' stato di recente diramato il programma del Convegno, programma che offre un complesso svariatissimo di manifestazioni e di festeggiamenti.

Parteciperà al Convegno la Direzione Generale del Touring, rappresentata dal Direttore e dal Vice Direttore Generale: e tutto dà affidamento che ad esso sarà riservato il migliore successo.

Nella mattinata del 29 giugno avrà luogo il ricevimento delle squadre e la distribuzione delle tessere e dei distintivi. Seguirà il ricevimento offerto dal Comitato, e quindi la sfilata degli automobili delle motociclette e delle biciclette infiorate, attraverso la città, Alle ore 19 il banchetto ufficiale, ed alle 21 la premiazione delle squadre che avranno preso parte al convegno rispondendo ai requisiti esposti nel programma.

Il giorno seguente, 30 giugno, comprende lo svolgimento delle più interessanti manifestazioni ciclistiche, podistiche e nautiche, alle quali seguirà una gita in piroscafo nel golfo incantevole, e quindi quello che forma una delle maggiori attrattive del Congresso: una escursione alle Grotte ed alle Voragini di S. Canziano, che per grandiosità rivaleggiano con quelle celeberrime di Adelsberg.

Una fiaccolata ciclistica, un Concerto ed uno spettacolo pirotecnico segneranno la fine del Convegno.

Per una efficace propaganda al Convegno tra i nostri Soci e per l'intervento delle rappresentanze di tutta l'Italia facciamo viva raccomandazione ai Consoli.

Esposizione turistica veneta a Padova.

Il Touring partecipa alla Esposizione turistica veneta, aperta a Padova in questi giorni, con un proprio Stand, al quale ha dedicato cure solerti il nostro Console signor A. Gribaldo.

L'esposizione rimarrà aperta fino al giorno 16 giugno, e durante questo periodo verrà svolto il complesso programma di manifestazioni del quale abbiamo già fatto cenno.

Degni di speciale nota le gare podistiche, il Cross Contry, la cerimonia della premiazione generale, ecc.

Notevoli sono le mostre delle Sezioni di Aporto, Cadore, Venezia, e della Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano; del Trentino, della società *Pro Cadore*.

La Lauda della Bicicletta.

Il simpatico veterano, ciclista, console del Touring, conte A. Visconti di Saliceto, in occasione del convegno ciclistico tenutosi il 19 maggio a Cernusco sul Naviglio, scrisse, colla sua solita spiritosa vena poetica, una *Lauda*, dalla quale ci permettiamo di riportare la seguente strofa:

> Laudata sia la macchina d'acciaio
> su la qual voi giungeste.
> Eternalmente sia laudato il paio
> di pedali su cui, forte puntando
> con ambo i piè, voi divoraste queste
> pessime strade, siano comunali
> o siano provinciali,
> del par tenute in un modo nefando.
> Sia laudato il sellino
> che vi portò: laudato il campanello
> ammonitore del pedon testardo
> che non dà strada, che non ha riguardo,
> che si pianta nel mezzo del cammino
> e là v'attende, disdegnoso e fello.

Ancora il ponte di Piacenza.

Alle notizie pubblicate nel precedente numero sul nuovo Ponte di Piacenza, aggiungiamo qualche altro dato e schiarimento.

Gli studî di massima del nuovo ponte furono svolti contemporaneamente dai due Uffici tecnici provinciali di Piacenza e di Milano, dei quali il primo si occupava specialmente della soluzione con travata metallica, ed il secondo della soluzione con struttura in cemento armato.

Venne poi aperta una gara fra costruttori, ai quali si domandavano un progetto ed un'offerta per l'esecuzione.

Furono presentati parecchi progetti, di tipi diversi, che vennero posti a raffronto collegialmente dai due predetti Uffici tecnici provinciali; e fu scelto, come già abbiamo detto, il progetto d'un ponte a travata metallica (quale era stato proposto dall'ing. Pio Cantù dell'Ufficio tecnico provinciale di Piacenza), ed i lavori furono affidati alla *Società Nazionale delle Officine di Savigliano.*

Quando l'ing. Italo Vandone assunse (successivamente a quanto sopra) la direzione dell'Ufficio tecnico di Milano, trovò un progetto di gran massima per l'accesso sinistro al ponte, redatto dall'Ufficio stesso, e basato sul concetto di un terrapieno continuo fino alla spalla del ponte. L'ing. Vandone riconobbe che quel progetto non era completo, mancandovi il preventivo di parecchie indispensabili opere d'arte, colle quali il preventivo sarebbe salito a circa 350 000 lire; e perciò la maggior spesa per l'adozione del parziale viadotto in confronto del terrapieno continuo sarebbe in effetto di sole L. 150 000.

La variante proposta dall'ing. Vandone all'Amministrazione provinciale di Milano fu motivata in base a prevalenti ragioni d'idraulica, ragioni trovate valide anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, modificando il suo precedente voto, approvava detta variante nella sua seduta del 16 dicembre 1906.

Così, e per forma e per materia, la strada d'accesso al ponte sulla riva sinistra sarà in tutto diverso da quello alla destra.

Il progresso stradale.

Su tutte le strade del mondo si notano notevoli progressi, tanto riguardo alla loro costruzione e manutenzione, come nei mezzi di trasporto che corrono su di esse.

Si è notato di recente in un paese (il quale è; naturalmente, in America) che qualche accattone di mestiere, visto come i suoi incassi, in causa degli automobili trascorrenti velocemente, andavano scarseggiando, si procurò una motocicletta, colla quale insegue gli automobili, e può rimettere così in ordine i propri affari.

Più difficile sarà il combinare la cosa quando agli automobili saranno sostituiti gli areostati; ma per giungere a ciò ci vorrà qualche anno, e resta dunque il tempo di pensare ai rimedî.

Itinerari per gite ed escursioni

A Bergamo e in Val Brembana.

Ecco un'escursione domenicale ciclo-alpina.

Partenza da Bergamo al mattino (da Milano, da Brescia, da Lecco si arriva in tempo utile coi primi treni della mattinata) in bicicletta (volendo si può usufruire la ferrovia della Valle Brembana) per S. Giovanni Bianco (km. 27.1). Salita insensibile, bella vista di Bergamo, strada senza interesse fino a Villa d'Almè (km. 7.5), poi quasi sempre piacevole. Splendido luogo al ponte di Sedrina sebbene guasto ora dal Canale Conti e dalla ferrovia. Interessante una buona colazione a San Pellegrino, stazione divenuta d'importanza primaria per le rinomate acque. Vi sono circa 2000 camere d'affitto, una ventina d'alberghi modesti e discreti e il Grand Hôtel (che ha il monopolio delle sorgenti di cui esportò 2 121 936 bottiglie nel 1906 come acqua da tavola). Il Grand Hôtel è una magnifica costruzione con 250 camere e tutto il lusso e il comfort desiderabile. A San Giovanni Bianco prendere un uomo (L. 2,50) e mandarlo avanti alla prima officina elettrica della Società Orobia sull'Enna (1.6 km.). Ivi finisce la carrozzabile e si entra nella gola dell'Enna. E' una *Schlucht* notevole, molto profonda e pittoresca, che si passa con macchina in spalla per un'ora o poco più, sulla strada prima, poi sul sentiero praticato con ardimento dalla Orobia per andare alla seconda e alla terza officina. L'orrida gola è così accessibile, con una serie di mezze gallerie, di ponticelli, di tratti di sentiero su mensole di legno o di ferro. Nessun pericolo nè difficoltà, l'escursione è adatta anche per signore che non soffrano di nervi... e di piedi. Dopo la terza officina si esce e si sale a Sottochiesa (m. 761). Da qui strada carrozzabile con notevoli dislivelli, ma pendenze dolci. Splendida sopratutto nella prima tratta fino alla Forcella di Bura (m. 907) per la vista variatissima sulla caratteristica Val Taleggio, ampia, verde, dominata da profili arditi di roccia brulla. Lunga discesa in Valle Brembilla fino al ponte di Sedrina, poi a Bergamo ove si arriva regolarmente verso le 17. (Da S. Giovanni Bianco a Sottochiesa due ore a due e mezzo. Da Sottochiesa al ponte di Sedrina km. 26.7, a Bergamo km. 13.6).

Bergamo, dopo un po' di riposo, salire colla funicolare a Bergamo alta, un'occhiata alla città, visita della impareggiabile piazza Garibaldi e piazza del Duomo, col Duomo, Santa Maria Maggiore e la Cappella Colleoni. Questo gruppo di monumenti è degno di un viaggio per sè stesso. Panorama della città, dei colli e della pianura al tramonto dai terrazzi alberati della Città Alta. Partenza coi treni serali.

Variante: da Sottochiesa a Vedeseta (prendersi il portatore e mandarlo avanti urgentemente fino all'estremità della carrozzabile). Trasporto a spalla della bicicletta fino alla radice della provinciale di Valsassina (presso Mezzacca) e discesa poi per Balisio a Lecco. Il tratto da farsi a piedi è di circa due ore e mezzo a tre. Si può quindi, con dei buoni garretti, arrivare a sera a Lecco.

Associazione Paesaggi e monumenti.

Primo Congresso Nazionale a Bologna (22-23-24 Giugno).

Come abbiamo più volte annunciato, si è costituita a Bologna, ad iniziativa della " Associazione Bolognese pel Movimento dei forestieri " e del " Consolato del Touring Club ", un Comitato Promotore perchè, d'accordo con le Società consorelle " Touring Club Italiano " e " Associazione Nazionale pel Movimento dei Forestieri " sorga un'altra grande Associazione Nazionale la quale compie i la nobile azione delle prime e che, senza essere una imitazione vera del " Comité des Sites et Monuments pittoresques " che ha tanto sviluppo in Francia, possa svolgere questa opera di difesa, di ripristino, di illustrazione delle nazionali bellezze artistiche e naturali, intensificando l'opera sua, non solo nelle città ove altri enti non pensano a ciò, ma specialmente in tutti i paesi, su per le valli pittoresche e pei monti che limitano e percorrono tutta l'Italia, nonchè per le spiaggie dei mari che la comprendono.

L'idea invero venne accolta ovunque con sincero entusiasmo, cosicchè da ogni parte d'Italia giunsero adesioni.

Il Comitato promotore convoca a Bologna, nei giorni 22, 23 e 24 Giugno il Primo Congresso Nazionale, affine di stabilire il programma generale del lavoro sociale.

Invita a questo convegno i soci dell'Associazione, e quelli delle Società Artistiche del Touring Club, del Club Alpino, della Pro Montibus, del Movimento dei Forestieri, ecc. Invita tutti gli artisti, tutti i turisti, tutti coloro che ammirano, che comprendono le bellezze d'Italia.

CARTA D'ITALIA al 1:250000

Due nuovi Fogli.

E' finita la stampa dei due Fogli Civitavecchia e Frosinone.

La Direzione ha disposto che questi due fogli vengano immediatamente spediti ai soci, senza attendere il Roma ed il Napoli, i quali saranno pronti tra circa un mese.

I due Fogli in spedizione sono riusciti una meraviglia, e i soci potranno facilmente constatare il progresso ottenuto nella stampa. Parecchie delle prime incertezze furono eliminate e l'Istituto De Agostini facendo tesoro dell'esperienza di avere stampati in questi mesi tante centinaia di mille fogli, ne ha ritratto quei suggerimenti speciali, che solo una pratica così approfondita può dare, sul modo di comportarsi del tipo di carta adottato, della fluidità e della complementazione di colore degli inchiostri scelti, ecc.

La tiratura fatta tutta di giorno non ebbe certi piccoli inconvenienti del lavoro notturno, insomma questi due Fogli lasciano pienamente soddisfatti.

Una deliberazione che ha una portata notevole e felice fu quella di modificare leggermente la tinta del tratteggio (montagne) rendendola di tono un po' meno caldo. Con ciò si è ottenuta una leggibilità molto maggiore delle curve di livello. Questa tinta è definitiva e l'inchiostro sarà d'ora in poi fabbricato con una formola costante.

***

Per il lavoro della Carta pervengono continuamente materiali preziosi. E' ormai quasi completa la raccolta degli Atti dei Consigli Provinciali dell'ultimo quinquennio, delle 69 Provincie del Regno. Sono centinaia di volumi, che si stanno spogliando per elencarne tutti i dati relativi a strade, ponti, acque, lavori, onde servirsene per gli aggiornamenti e le correzioni.

Molte Provincie ed Enti hanno cortesemente inviato monografie preziose a più titoli: talune complete e grandiose come quella della Provincia di Verona del Sormani-Moretti, che è un volume in-folio di circa 700 pagine, tal altre così specializzate da fornire fino allo scrupolo i dati presi a trattare, per esempio quella dell'assetto idraulico in corso nell'Agro Monfalconese, che è accompagnata da una trentina tra incisioni e tavole.

Dai Ministeri abbiamo ricevuto in omaggio preziosissime pubblicazioni, talune fuori commercio, che serviranno man mano come elementi fondamentali. Ne citiamo una grandiosa: « L'idrografia d'Italia », una serie di parecchi volumi illustranti ciascuno dal punto di vista idrolitologico uno o più bacini di fiumi. La pubblicazione non è terminata, continua a completarsi con qualche volume all'anno, ma già a quest'ora il materiale raccoltovi ed espostovi è di un'imponenza grande.

Ognuna delle Carte al 50/m illustra un bacino di fiume. Con ciò si hanno gli elementi per tracciare le acque della nostra Carta, non facendone una copia pura e semplice dal 100.000, ma correggendola, ove occorra, e specialmente là ove negli alti bacini le frane ne hanno modificato il corso, e nei bassi, presso le foci, ove le piene, le alluvioni, la creazione o distruzione di argini, i canali, le bonifiche possono avere negli ultimi tempi indotto mutamenti idraulici anche importantissimi. Nel facilitarci la ricerca di queste opere si è distinto in modo particolare il cav. avv. Bonardi nostro Console a Roma.

***

Lavori coscienziosi, condotti con una competenza profonda ci pervengono continuamente, chiesti da noi o inviati spontaneamente. Se i primi rispondono ad una necessità assoluta, i secondi non vanno mai perduti, perchè servono di base o sussidio o controllo ai Fogli in corso di lavoro o di studio, che non sono i soli annunciati, ma per un argomento o per l'altro toccano ormai tutta l'Italia. I volonterosi che possiedono monografie, che hanno fatto publicazioni contenenti notizie geografiche anche piccole, ma precise e nuove, le quali contengano dati informativi di qualsiasi genere, o toponomastici, ecc., sono vivamente pregati di fare omaggio al Touring di una copia di questi lavori, o almeno di segnalarli perchè, se del caso, se ne possa fare l'acquisto.

***

Fra gli aggiornamenti eseguiti abilmente e con grande conoscenza dei luoghi, mi piace segnalare quello degli impianti elettrici e relativi canali della Provincia di Roma, fatti dal console di là, comm. ing. Oreste Lattes. Sui fogli al 100.000 esso ha notato tutti i nuovi impianti (fuori dell'abitato) colla situazione topografica esatta, la destinazione ed il titolo dell'impianto, la forza in cavalli, la distinzione se trattasi di impianti termici o idraulici e persino in certi casi i dati di tensione.

Il capo console di Napoli, ing. De Angelis, ha presentato altri lavori veramente commendevoli, parte di scienza propria, parte ricorrendo agli amici. Per es., la nostra piantina di Napoli, per quanto riassunta al 250.000, contiene un indice che solleva di speranza i cuori italiani: le nuove costruzioni industriali della zona franca, costruzioni che coprono già a quest'ora una vastissima superficie. L'aggiornamento venne accuratamente fatto sopra una pianta al 5000. E su questa pianta. del resto benissimo fatta, del 1900, si trovarono notevoli modifiche da fare in ordine al piano regolatore già in parte applicato.

Interessantissimi pure gli aggiornamenti di Terni, la città delle grandi industrie. Uno fu fatto sul 50.000 dal capo console signor Ettore Baiocco, l'altro, di controllo, dall'ing. Villa di Venezia. Inutile il dire che entrambi, essendo fatti da competentissimi, collimano perfettamente.

Se lo spazio non mi fosse conteso avrei un gran numero di altri consimili lavori da segnalare.

***

Un appello agli studiosi. Chi ha o conosce memorie speciali, articoli di specialisti su nomi di luoghi: chi sa che dalle carte risultino nomi che non corrispondono agli attuali, è pregato di scrivere dando indicazioni che possono riuscire utilissime e di cui saremo ad ogni modo riconoscenti.

***

Sulla fedeltà e la splendida esecuzione dei due fogli (Civitavecchia e Frosinone) che saranno ben tosto completati dai contigui (Roma-Napoli) attiro in particolare l'attenzione dei soci e dei consoli, augurandomi che delle peculiari qualità ora raggiunte e confermate, si servano per un'intensa propaganda alla Carta e per crescere il numero dei nuovi soci.

Cito un solo esempio: la piantina di Roma nel margine del foglio Civitavecchia (che sarà riprodotta e

completata nel foglio Roma). — Siamo al 250.000, cioè ad una scala in cui non si potrebbe, a ragione, chiedere che la forma generale delle grandi città, — eppure la piantina è riassunta con un criterio ben chiaro delle grandi arterie di circolazione della Capitale. — Da Piazza Venezia, ov'è il caposaldo delle distanze (si vede il monumento a V. E.) si dirama il Corso con Piazza Colonna e del Popolo ed il suo prolungamento fino a Ponte Molle; sono bene indicati il Babbuino e Ripetta, il Palazzo di Giustizia, Castel S. Angelo, il Vaticano e persino l'Obelisco nella Piazza di S. Pietro, i quartieri dei Prati Castello, le Caserme, Via delle Milizie.

Presso Piazza Venezia si vede benissimo la Via del Plebiscito e Corso Vittorio Emanuele, come l'imboccatura di Via Nazionale. — E così sono perfettamente segnate la Lungara e le arterie verso Trastevere, il Gianicolo, S. Paolo, ecc. Sarebbe stato facile fare un tritume di vie e viuzze, invece si sono selezionate le grandissime arterie dal resto e queste sole furono rappresentate.

Ecco un carattere prezioso della nostra Carta: la classifica delle strade di grandi comunicazioni. — Citiamo un esempio. Alla classica e magnifica per quanto faticosa, Viterbo, Ronciglione, Roma (Via Cassia) si è aggiunta la Viterbo-Vetralla-Bracciano-Roma. — E' una sostituzione ben nota ai ciclisti romani e da loro propugnata (Aurelia fino a Vetralla e Clodin fino alla Storta) sebbene sensibilmente più lunga, perchè evita molte pendenze. — Fu pure indicata la congiungente (Quercie d'Orlando-Monterosi) che è assai più breve ma meno pittoresca. Grandi comunicazioni sono pure state classificate, la strada di Toscanella e quelle che mettono in comunicazione Corneto, dalle meravigliose raccolte etrusche, con la Stazione e i Monterozzi ove sono le tombe.

In alto del Foglio si vede in parte la trasversale Orbetello, Manciano, Pitigliano, S. Lorenzo Nuovo, Castel Giorgio, Orvieto. — Ho avuto la soddisfazione dopo di aver classificata come grande comunicazione questa strada troppo poco nota ai turisti, di vedervi attivato un servizio pubblico automobilistico giornaliero.

Infine la nostra Carta porta un'altra classifica molto originale che raccoglierà l'approvazione certa dei turisti: ed è la Roma-Ponte Galera per la Magliana, e la Ponte Galera-Ponte-Tre Denari per Stazione Maccarese. Con questi due tronchi si sostituisce la faticosa strada di Castel di Guido o della Malagrotta (il primo tronco dell'Aurelia) potendosi così oggi andare in perfetta pianura da Roma a Civitavecchia. Cioè, non oggi: fra pochissimo, perchè mentre scrivo si sta ancora mettendo l'ultima breccia alla strada nuova tra Stazione Maccarese e Ponte Galera mentre il tratto da Ponte Tre Denari non è ancora consolidato.

Se questi cenni non fossero già troppo estesi molto avrei ancora a dire su questi due fogli, sopratutto in rapporto alla loro discussione toponomastica... ma sarà per un'altra volta.

L. V. BERTARELLI.

IMPORTANTE. — La Ripartizione Forestale di Campobasso ci risulta totalmente priva di documenti grafici riguardanti i boschi di quella giurisdizione. Vi risultano gli elenchi, le coerenze dei boschi soggetti a vincolo, ecc., ma non vi sono documenti grafici di sorta, cosicchè non si può allo stato delle cose avere notizie attendibili per segnare i boschi di quella Ripartizione sul nostro 250.000.

Ho preso cognizione in posto dello stato delle cose ed ho constatato che l'ottimo attuale ingegnere capo della Ripartizione (d'altronde in luogo da pochissimo tempo) è nell'impossibilità materiale, malgrado ogni miglior voglia, di poter rilevare i boschi e ciò per deficienza assoluta e dimostrata di personale, tale che soltanto con miracoli di attività esso col personale disponibile presso la sede centrale della Ripartizione e presso gli Uffici forestali riesce a non lasciar soffrire i servizi. Tale deficienza è così completa che anche all'I. G. M. di Firenze fu dalla stessa ripartizione dovuto negare il grafico dei boschi per inesistenza, e vana riuscì all'uopo un'azione verso il Ministero, privo anch'esso di mezzi per un rilevamento.

Un aiuto ufficiale ad un rilevamento estraneo all'Ufficio, per cortesia dello stesso potrebbe forse aversi colla comunicazione di documenti e con opportuni controlli e consigli, previa la debita autorizzazione superiore, ma non si può sperare in un rilevamento diretto fatto dall'Ufficio stesso.

Domando perciò se qualcuno ha proposte o suggerimenti pratici da dare per riparare all'inconveniente, tenuto conto che se qualche competente, in posto, potesse fare offerte ragionevoli con seria garanzia per levate a vista (che sarebbero sufficienti) o per altre soluzioni, il Touring non è alieno dal trattare pure i dovuti compensi. Io non escluderei che se qualche ingegnere o agrimensore della regione volesse fare un rilevamento a vista sulle Carte al 100.000, col sussidio dei documenti descritti vi ufficiali in zona di sua conoscenza, il lavoro riuscirebbe facile, breve e poco dispendioso, oltre che sufficientemente preciso, tanto più che si potrebbe poi fare ufficialmente rivedere. Se qualcuno crede di poter fare offerte in questo senso, me ne scriva. L. V. B.

La Manifestazione dei Volontari Ciclisti a Roma.

Nei giorni 1 e 2 giugno si svolgerà a Roma una manifestazione di Volontari Ciclisti combinata coi riparti di Bersaglieri residenti a Roma, Napoli ed Ancona, manifestazione indetta dalla Commissione Esecutiva della V Gara Generale di Tiro a Segno, presieduta dal Generale Sismondo Presidente del Comitato Centrale V. C. A.

La manifestazione comprende una manovra tattica costiera, alla quale prenderà parte una torpediniera, e si svolgerà la mattina del 2 giugno, colla percorrenza di un centinaio di chilometri tra andata e ritorno, e svolgimento della tattica, e comprende pure una gara di tiro tra i Reparti Volontari, con rappresentanza di cinque volontari per riparto.

Il Touring, nella *Rivista* del dicembre 1904, ha richiamato i precedenti del V. C. A. in Italia dalla deliberazione consigliare del Touring in data 20 ottobre 1897, al primo esperimento di mobilitazione sul Garda, organizzato da un Comitato Bresciano il cui Presidente era Arturo Mercanti, Console del Touring e Corrispondente dell'Audax.

Tutti possono ricordare l'opera sviluppata dall'allora colonnello ed ora generale Chiarla, dal capitano Angherà, dal capitano Berutto, dal maggiore Maggiorotti, e dal capitano Guglielmotti, per ciò che riguarda anche l'automobilitazione eseguita il settembre 1904 a Brescia, ed infine dal capitano Natali, dal cav. ing. Alberto Riva, allora Vice-Direttore Generale del Touring, e dagli altri molti che concorsero alla formazione in Roma di un Comitato Centrale, che, nominato presidente il generale Sismondo, studiò uno Statuto che venne presentato all'approvazione del Ministero della Guerra per la traduzione in legge. La quale non è ancora avvenuta: si crede però che, non ostante il grave ritardo abbia recato non poco pregiudizio al fiorire della istituzione, la cosa debba ora entrare nella sua fase risolutiva, a detta almeno dei membri della Commissione della Gara Generale di Tiro in Roma.

Fu nella seduta della fine giugno 1905 che il Comitato Centrale concretò lo Statuto. Fu dopo di allora che proseguì attivamente la propaganda dei V. C. A. coll'organizzazione sistematica e seria di Comitati locali a Milano, a Torino, a Como, a Verona, a Bologna, a Cremona, a Genova, ad Udine, a Novara e così via.

Per l'incertezza di questi due anni non tutte le organizzazioni resistettero: ma dobbiamo qui notare che quelli che dettero migliore esempio di tenacia e di fiducia furono i Comitati di Milano, di Torino, di Como, di Cremona, i quali hanno dato vita a reparti che si possono chiamare regolari, ancorchè lo Statuto non abbia avuto sanzione di legge.

Questi riparti hanno effettuato manovre tattiche ed esercitazioni: sopratutto degna di menzione l'opera del Reparto di Milano, presso la Direzione del Tiro a Segno — col cav. Dalai e col tenente Monticelli, — il quale col consenso del Comando del Corpo di Armata negli inverni 1905-1906 e 1906-1907 compì una serie di conferenze sull'applicazione della bicicletta e dell'automobile agli usi di guerra, e dopo avere partecipato in modo così brillante alla adunata Volontari di Milano, nel 1905, per i festeggiamenti del Decennio del Touring, (adunata alla quale parteciparono più di 33 reparti, con oltre un migliaio di partecipanti) indisse, colla approvazione del Comitato Centrale, la esercitazione tattica svoltasi il 10 giugno 1906 sulle sponde del Ticino, colla cooperazione delle Compagnie Bersaglieri di Torino, Sanremo, Bologna, Verona, Brescia e Milano ed i riparti di artiglieria e di cavalleria della divisione militare di Novara al comando del colonnello Chiarla e dei generali di divisione.

Alla manifestazione di Roma noi troviamo sempre i riparti sopra accennati di Milano, Torino, Como, Verona, Cremona, Fagnano, Busto Arsizio, Ancona, Brescia, ecc. Ciò che è motivo di vivo compiacimento per il Touring, che vede l'opera sua fruttificare generosamente.

A comandare il nucleo di automobilisti e ad appoggiare l'azione del reparto di Roma sono stati chiamati il colonnello Lattes, ed il maggiore Maggiorotti, Consoli del Touring a Roma.

La Commissione Esecutiva della Gara di Tiro, ad assicurare il maggiore concorso di ciclisti alla manifestazione, ha ammesso anche dei gruppi autonomi. Nullameno la Commissione ha preso la saggia deliberazione di considerarli come gruppi staccati e di non concedere loro la rappresentanza ufficiale delle rispettive località, che resta, per ragioni di ordine e di opportunità comprensibili, affidata ai reparti costituiti sotto l'egida del Comitato.

Ragioni indipendenti dalla manifestazione e dalla sua volontà hanno impedito il Generale Chiarla di potersi recare, per quanto officiato più volte dal Generale Sismondo, ad assumere il comando delle esercitazioni.

A lui ed a tutti gli altri che disinteressatamente hanno dato opera alla organizzazione della nuova iniziativa, il Touring manda il suo saluto, lieto se la manifestazione di Roma potrà concorrere in modo risolutivo, insieme alle precedenti, ad ottenere per il corpo dei V. C. A. quell'ordinamento che da tempo si attende.

Comunicati e notizie del Touring

La Direzione Generale del Touring nelle sue ultime sedute ha preso le seguenti deliberazioni:

ISTITUTO NAZIONALE PER L'INCREMENTO DELL'EDUCAZIONE FISICA IN ITALIA. — In sostituzione del Principe Don Prospero Colonna, Capo Console del Touring in Roma, e rappresentante del Sodalizio nel Comitato Centrale dell'Istituto per l'Incremento dell'Educazione Fisica, si nomina il Comm. Ing. Oreste Lattes, Console Anziano del Touring a Roma.

CARTA D'ITALIA. — Si delibera che del secondo gruppo di fogli della Carta d'Italia, si inizi subito la spedizione ai soci dei primi due (Civitavecchia e Frosinone) ai quali seguiranno i fogli di Roma e di Napoli.

DEPOSITO DI PUBBLICAZIONI DEL TOURING PRESSO L'EDITORE BARRÈRE. — Si stabilisce di accordare il deposito delle pubblicazioni del Touring all'editore Barrère di Parigi.

ADOZIONE DI UNA LINGUA INTERNAZIONALE AUSILIARE. — Al socio G. Aman che propone la partecipazione del Touring alla Commissione per lo studio dell'adozione di una lingua internazionale ausiliaria, si manda a rispondere che il Touring, nelle sue attuali condizioni di impegni e di nuove iniziative intraprese, non potrebbe efficacemente dedicare la sua attività ad argomenti che, per quanto di grande interesse, rivestono un carattere pur sempre accademico.

RIDUZIONE DELLA TASSA SULLA BICICLETTA. — Avuta comunicazione del resoconto della seduta del Senato e del discorso tenutovi dal senatore Bettoni, discutendosi il bilancio delle Finanze, a proposito della riduzione della tassa sulla bicicletta, e della risposta del Ministro che dava affidamenti in proposito, si manda a ringraziare il senatore Bettoni del suo interessamento nel nome del Touring. Si stabilisce pure di mandare a fare pratiche urgenti presso il nuovo Ministro delle Finanze, per ripetere e rafforzare le nostre pratiche precedentl presso il Ministro Massimini in merito alla vagheggiata riduzione.

RELAZIONI COLL'AUTOMOBILE CLUB DI TORINO. — Si prende atto con vivo compiacimento della lettera dell'A. C. T., colla quale il Presidente, Marchese Ferrero di Ventimiglia, attesta animo grato per la profferta opera del Touring per il concorso di turismo dell'A. C. T., al quale il Club ha dovuto rinunciare, — e comunica che il Club ha destinato la somma di lire mille da erogare in Cartelli Indicatori del Touring, — nel mentre altre sottoscrizioni sono raccolte personalmente tra i Direttori del Club.

Si manda a ringraziare sentitamente della lusinghiera attestazione di colleganza.

COMPAGNIE BERSAGLIERI CICLISTI. — La Direzione prende atto della comunicazione relativa all'esito dell'incontro avvenuto a Melegnano tra i bersaglieri ciclisti del quinto Reggimento, provenienti da Bologna e da Piacenza, e quelli del settimo Reggimento di stanza a Milano — incontro al quale ha pure partecipato la Direzione Generale e la rappresentanza del Consolato di Melegnano, ed al quale domenica 19 maggio è seguito un ricevimento offerto dalla Direzione del Touring, nella Sede sociale, agli Ufficiali del quinto e del settimo bersaglieri, al Consolato di Milano ed agli Ufficiali e sott'ufficiali dei V. C. A.

CONVEGNO DI REGGIO EMILIA. — Il Direttore generale, Comm. Johnson, ed il Comm. Candiani, Capo Console Generale, che in rappresentanza della Direzione Generale si sono recati al Convegno di Reggio Emilia, dànno notizie sull'esito della manifestazione, esito oltremodo lusinghiero per il numero delle adesioni e per la cordiale partecipazione della cittadinanza reggiana.

SEGNALAZIONI ALPINE. — Si dà lettura del Regolamento per la costituzione di un Consorzio tra il Touring, la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, la Federazione Prealpina e la Società Escursionisti Milanesi, per l'esecuzione di segnalazioni alpine.

La Direzione stabilisce di assumersi la spesa del materiale occorrente per l'effettuazione delle segnalazioni e per la pubblicazione delle segnalazioni stesse, — mentre rimane stabilito che gli altri Sodalizi provvederanno direttamente alla esecuzione di tali segnalazioni.

Le pubblicazioni edite in proposito dal Touring saranno concesse, per la vendita, alla Società che avrà effettuato le segnalazioni.

CONGRESSO NAZIONALE GEOGRAFICO DI VENEZIA — Si delibera che rappresentante ufficiale del Touring al Congresso sia il Vice Direttore Generale Comm. Bertarelli.

ESERCITAZIONI DEI REPARTI V. C A. A ROMA. — Su proposta del Console Lattes si stabilisce di offrire una medaglia d'oro e tre medaglie d'argento, da conferire a quei volontari, che siano soci del Touring, partecipanti alla manifestazion di Roma, ritenuti migliori nelle esercitazioni di Tiro.

SCUOLA CHAUFFEURS DI BOLOGNA. — Si assegna un medaglia d'oro a disposizione della Scuola chauffeurs, presiedut dal Console cav. Sandoni.

CLUB ALPINO ITALIANO. — Si dà adesione, a nome de Direttore Generale, alla iniziativa della Sezione di Milano del Clu Alpino Italiano, per passeggiate alpine di giovani delle scuol medie e delle Società sportive milanesi.

CONSOLATO

TERZO ELENCO

Capo Consoli.

Piacenza	Onorevole Raineri Giovanni.

Consoli.

Acqui 23° regg. artiglieria	De Gennaro cap. Roberto.
Asti 11° regg. bersaglieri.	Melchiorri ten. Giacinto.
Belluno 68° regg. fant.	Olivotti ten. Giovanni B.
Benetutti	Mulas Mereù Michele.
Bologna 12° regg. cav. Sal.	Incontri march. cap. Alberto.
Bologna 35° regg. fanteria	Scota magg. Umberto.
Campli	Rozzi ing. Quintino.
Casale Monf. 2. regg. genio	zap. Reinero ten. Michele.
Caserta 42° regg. fanteria.	Pasqualetti magg. Matteo.
Caserta 10° regg. artiglieria	Sorvillo cap. Amedeo.
Chieti 6° regg. fanteria	Montanari Ernesto.
Coccaglio	Almici Agostino.
Cremona 56° regg. fanteria	Mosconi cap. Cesare.
Cuneo 32° regg. fanteria	Calcagno cap. Vittorio.
Fino Mornasco	Seveso Angelo.
Fiorenzuola d'Arda	Mutti dott. Amerigo.
Fossano 31° regg. fanteria	Cunietti ten. Alessandro.
Frattamaggiore	Muti Paolo.
Gaeta 41° regg. fanteria	Ferrari ten. Paolo.
Gavorrano	Filippini Oreste.
Girgenti 33° regg. fanteria.	Pacini cap. Pacino.
Guardiagrele	Auriti Raffaele.
Introdacqua	D'Eramo Ercole.
La Canea	Cav. Cesana Sabbato.
Lipari	De Pasquale Filippo.
Livorno 2° regg. bersaglieri	Ceccherini cap. Santi.
Meda	Lanzani Paolo.
Milano	Cavazzana cav. Antonio.
»	Miolatti Vincenzo.
Modena	Heinzelmann ten. Enrico.
Mogoro	Paderi Flores nob. Sisinnio.
Monteleone Cal. 21° fant.	Maggi magg. Arturo.
Napoli 19° regg. fanteria	Bartolucci ten. Quinto.
Napoli 45° regg. fanteria	Frassi cap. Giuseppe.
Napoli 24° regg. artiglieria	Piscicelli Taeggi conte cap. Giacomo.
Nereto	Costantini Luigi.
Nice	Whitlock William.
Padova 20° regg. artiglieria	Fadini nob. magg. Umberto.
Palermo 22° regg. artiglieria	Pasqualino magg. Salvatore.
Parà	Turri Enrico.
Parma 43 regg. fanteria	Borsari cap. Ercole.
Perugia 51° regg. fanteria	Menzinger cap. Guido.
Piacenza 49° regg. fanteria.	Bazzanti ten. Enrico.
Ravenna 70° regg. fanteria.	Serafini Amici ten. Adriano.
Reggio Emilia 55° fant.	Monetti ten. Camillo.
Reggio Emilia 15° regg art.	Teggia Droghi ten. Luigi.
Roma	Di Fede march. Giovanni.
Roma 47° regg fanteria	Martorelli ten. cav. Fabio.
Roma 2° granat. Sardegna.	Morozzo della Rocca ten. Feder.
Roma 1° regg. granatieri	Santagostino Baldi Mario.
Roma 48° regg. fanteria	Spinelli di Calvello o.te ten col. Arturo
Saluzzo 14° cavall. Aless.	Murari Brà conte ten. Seb.
San Miniato	Rodocanacchi Paolo.
S. Maria Maggiore	Galli Carlo.
Serino	Scognamiglio Raffaele.
Sinalunga	Savelli geom. Giuseppe.
Spezia	Conrado avv. Giuseppe.
Torino 26° regg. fanteria	De Maria ten. Attilio.
Torino 60° regg. fanteria	Marazzani Visconti conte cap. Aless.

Torino 5° regg. genio min. Savoja ten. Umberto.
Torino 25° regg. fanteria.. Sonno cap. Adolfo.
Tortona 64° regg. fanteria.. Lertora cap. Cesare.
Trapani 23° regg. fanteria.. Gattinara ten. Domenico.
Udine 79° regg. fanteria... Baroncini cap. Demetrio.
Verona 1° regg. fanteria... Manenti ten. Luigi.
Vigevano 6° art. di camp.. Scarfiotti ten. Mario.
Viterbo 92° regg. fanteria... Adami cap. Cesare.

SEZIONE MEDICA.

TERZO ELENCO

Medici.

Ceprano.................... Figoli cav. dott. Fausto Torquato.
Chiavenna .... Lombardini dott. Carlo.
Cologno al Serio.......... Cristini dott. Pier Dione.
Mazzo.................... Panizzera dott. Giuseppe.
Montenero................ Benni dott. Assunto.
Nola..................... Napolitani dott. ten. Melchiorre.
Paganico.................. Caselli dott. Alessandro.
Pettenasco................ Primatesta dott. Giuseppe.
Sala Monferrato........... Barberis dott. Ernesto.
S. Giorgio Canavese........ Rigoletti comm. dott. Giorgio.
S. Angelo de' Lombardi... Salemme dott. Andrea.
Sora...................... Senesi dott. Gino.
Terni..................... Fabbri dott. Giuseppe.

CONSULENTI LEGALI.

TERZO ELENCO.

Campiglia Marittima..... Mussio avv. Francesco Luigi.
Moretta .... Salina avv. Eugenio.

Soci quinquennali.

Agostinelli dott. Luigi, Firenze — Ameletti Luigi, Milano — Annoni Mario, Como — Antognotti Nicola, Pallanza — Baglioni Andrea, Porto S. Giorgio — Baratelli Giovanni, Adi Ugri — Battisti Giuliano, Trento — Baudino Domenico, Rivarolo Canavese — Bayly Ivos, Chieri — Beccalio Alessandro, Monza — Bini Antonio, Cremona — Bisi dott. Ettore, Reggio Emilia — Bocchi Carlo, Malandriano — Boni Luigi, Milano — Bonino Bartolomeo, Torino — Borellini dott. Leonida, Portogruaro — Bosoni geom. Guglielmo, Cogozzo di Viadana — Brugnoli Luigi, Cremona — Brunelli Giuseppe, Gallipoli Borgo — Bulgarelli Giuseppe, S. Pietro in Casale — Buzzoni Pietro, Brescia — Camagni Leonardo, Seregno — Cerruti Gioachino, Torino — Chiesa rag. Ettore, Cossato — Ciardi E., Venezia — Colombo Angelo, Milano — Colombo ing. Pasquale, Milano — Corti cap. Giuseppe, Alessandria — Cozzarolo Antonio, Cividale — Crippa Luigi, Parigi — Delle Piane dott. Luigi, Savona — De Lucio prof. Emilio, Reggio Emilia — Eichwede Bruno, Berlino W. — Fapanni Carlo, Brescia — Faustini Guglielmo, Piacenza — Frè Luigi, Torino — Frenguelli Gioachino, Perugia — Galleani Francesco Mario, Torino — Gallo Giuseppe, Torino — Garrone Giuseppe, Vercelli — Gatti Antonio, Albiate Brianza — Geibel Carlo, Lipsia — Ghiringhelli Gino, Varese — Gola Giuseppe, Oleggio — Legge dott. Francesco, Cagliari — Lo Cascia Mangano Vincenzo, Chiusa Sclafani — Lombardi A., Bordighera — Lovato cap. Carlo, Magrè — Manini Luigi, Crusinallo — Marini Pasquale Cagliari — Massa Saluzzo ing. Guglielmo, Torino — Matozzi Francesco, Napoli — Matteazzi ing. Giovanni, Ribera — Mazzoleni Bernardino, Legnano — Meletti Lorenzo, Crevalcore — Menozzi Alfredo, Reggio Emilia — Merelli Giovanni, Torino — Micheletta Giovanni, Torino — Mocenigo Lodovico, Venezia — Molteni Giuseppe, Busto Arsizio — Monici Agesilao, Parma — Morelli Giovanni, Pontremoli — Moretti avv. Giuseppe, Torino — Moretti Luigi, Udine — Morosetti geom. Rodolfo, Mortara — Nardini Emilio, Barga — Negrini Emilio, Sondrio — Pagnoni Achille, Milano — Panizzardi cav. Pietro Bologna — Parvis Attilio, Losanna — Patrizi march. Giacomo, Paganico — Pavese Attilio, Roma — Pinchia onorevole conte Emilio, Torino — (Von) Plessen Barone Wulff, Saltoe Hyllinge — Porino Alfredo, Torino — Ravasi Pietro, Castano Primo — Re Giovanni, S. Pellegrino — Ricaldone geom. A., Vercelli — Rossi Giuseppe, Losanna — Rovetta dott. Paolo, Brescia — Sanguineti Luigi, Genova — Sbertoli Vincenzo, Firenze — Scarzella ing. Alberto, Carrara — Sigurtà Ippolito, Milano — Società Casino di Lettura, Savona — Stachle Gustavo, Stuttgart — Starita Raffaele Napoli — Taddei Giulio, Mori — Tassara ing. Filippo, Genova — Tebaldi cav. uff. Celso, Civitanova Marche — Teruzzi Elia, Calò Brianza — Tibiletti Amilcare, Bordighera — Vallori Alfredo, Portovecchio — Vallisneri Ferdinando Reggio Emilia — Vandetti dott. Sisto Torino — Ventura ing. Alessandro Verona — Visconti Severo, Torino — Vita Finzi cap. ing. Carlo, Torino — Zavadini Guglielmo, Parma — Zorio Luigi, Torino

TOTALE N. 4825.

Soci benemeriti.

Bendandi Giovanni, Rimini — Bonduri cap. Giovanni, Parma — Borsari cap. Ercole, Parma — Brunelli Giuseppe, Gallipoli Borgo — Corio prof. Francesco, Spezia — Cossu ten. Ettore, Caserta — De Montel Erasmo, Roma — Fioretta cav. ten. colonn. Pietro, Novara — Fumaroli Giuseppe, Roma — Goi Cesare, Bergamo — Molinelli cap. Oreste, Viareggio — Monnot ing. Eugenio, Torino — Monti Ernesto, Fermo — Napolitani dott. ten. Melchiorre, Nola — Negro cap. Giuseppe, Firenze — Orsolato dott. Giovanni, Padova — Paccagnini Felice, Paganico — Paolucci Antonio — Rossing Bernardo, Roma — Fivizzano Salomone ten. Felice, Saganeiti — Sartoretti Alfredo, Pozzuolo — Schiezzari Gherardo, Chioggia — Zalni Angelo, Pistoia — Zuccarino rag. Lorenzo, Genova.

TOTALE N. 1257.

Cartelli Indicatori.

NUOVE OFFERTE.

	Cartelli N.	L.
Offerte precedenti	2207	31 873
Provincia di Napoli	—	200
" " Reggio Emilia	3	60
Municipio di Bastia di Rovolon. . . .	3	30
" Bassano	8	160
" Abano	7	175
" Palazzolo sull'Oglio . . .	3	40
Consolato di Bergamo	2	15
" Codroipo.	1	10
Mario Corti . . . . Milano	1	10
G. O. Dollfus . . . . "	5	50
Marcello Friederichsen . . . "	1	20
Achille Basevi . . . . "	2	20
Zaffiro Borgomanero . . . . . "	2	20
Ing. Campiglio Ambrogio . . . "	3	30
Roberto Tosi	3	30
Soc. An. per Imprese Elettr. Conti "	4	100
Favero Francesco, Bassano	3	20
Sen. Rossi Giovanni, Schio	8	265
Rossi Alessandro, Schio	3	105
On. V. E. Marzotto, Valdagno . . .	1	25
Unione Sportiva Codroipo.	1	10
March. Franco Dal Pozzo, Belgirate . .	2	70
Fratelli Borsalino, Alessandria	10	250
Cotonificio Leumann, Borgata Leumann .	2	70
Bakof Gustavo, Trieste	1	35
Dott. Guido Ravà Sforni, Mantova . .	10	100
Giacomo Cuzzeri, Verona	1	10
Automobile Club, Torino	100	1000
Signorini Stefano, Collina P.se	1	10
Totali . .	2398	34 813

Torino e Pavia.

Nell'elenco dei candidati che pubblichiamo in questo numero abbiamo il piacere di segnare, fra i soci vitalizî, i Municipi di Torino e di Pavia.

Siamo certi che il numero dei Municipi soci vitalizî od annuali andrà sempre aumentando, in modo da conferire ognor più al Touring l'autorità di ente che sa raccogliere il plauso e la simpatia delle pubbliche amministrazioni.

Annuario fotografico del Prof. R. Namias.

E' uscita l'edizione 1907 di questo interessante *Annuario della Fotografia*, del prof. Rodolfo Namias. Di esso abbiamo parlato nel precedente numero della *Rivista*.

I soci del Touring, rivolgendosi direttamente all'autore (Milano - Via Malpighi, 3) potranno avere il volume al prezzo speciale di L. 1,50, anzichè a quello segnato di L. 3.

Ciclismo e Ippica.

Abbiamo annunciato nel fascicolo precedente l'inaugurazione a S. Siro di un capannone sorto per iniziativa del Touring e destinato a rendere dei preziosi servigi ai ciclisti sia di Milano che di fuori.

E' con piacere che ora constatiamo il favore incontrato dalla nostra iniziativa fra i numerosi ciclisti che frequentano l'ippodromo di S. Siro; ai nostri soci rammentiamo qui che col 2 giugno è terminata la riunione di primavera che col 9 successivo si inizia quella d'estate, che si svolgerà nei giorni 9 col Gran Premio Ambrosiano di L. 100 000, 13, 16, 20 e 2, 3 luglio.

Il nominato Giuseppe Barbul.

Da varie parti d'Italia e dell'estero ci si scrive che certo Giuseppe Barbul gira dicendosi incaricato del Touring, ed incassando quote.... che poi non vengono spedite.

Avvertiamo soci e non soci che il predetto Barbul non ha incarico di sorta dal Touring, di cui non è neppure più socio; e ci riserviamo ogni nostro diritto di procedere giudizialmente contro codesto individuo, appena potremo scoprirne il domicilio.

Cogliamo anche questa occasione per ricordare che il Touring non ha alcun incaricato viaggiante, e che unici rappresentanti del sodalizio sono i consoli nella località di loro residenza.

Il modo migliore poi di pagare la quota è quello d'inviarla direttamente alla direzione con mezzo postale.

AFFILIAMENTI.

Farmacisti.

Corniglio .... Piletti Dante
Gozzano .... Brunetto e Alliata
Magliano de' Marsi De Simone Vittorio
Vestone .... Leali Ernesto
Viterbo .... Serpieri Augusto

Alberghi.

BOLOGNA — *Hôtel Brun*, via Ugo Bassi, 32, cat. *A* — cam. verso strada, I p. da 5 a 6, II p. da 4 a 5; int. I p. 5, II p. 4; pasti 1,50-3,50, 5, compreso il vino; dom. cam. 2, pens. 6, I p. Garage con fossa.

CREMONA — *Hôtel Italia e Cappello*, corso Campi, cat. *B* — cam. verso strada, I p. L. 3, II p. 2,50; int. I p. 2,50, II p. 2; pasti 1,25-3,50-4,50. Ristorante con lista dei prezzi. Dom. cam. 1,50, pens. 6,50; sconto 5 per cento. Garage per automobili.

FIERA PRIMIERO (Trentino) — *Albergo Orsingher*, cat. *C* — cam. da cor. 1 a 2,60; toel. da 0.50 a 1,30; pasti 0,75-2,70-3,20. Ristorante con lista dei prezzi. Dom. cam. cor. 1, pens. senza cam. 4. Sconto 10 per cento. Garage.

GRESSONEY-ST. JEAN (Torino) — *Hôtel Pension Lyskamm*, cat. *A* — cam. I p. L. 5, II p. 4, III p. 3; a due letti I p. 8, II p. 7, III p. 5; pasti 1,50-3,50-5, s.-v. Ristorante con lista dei prezzi. Dom. cam. 1,50, pens. 7, cam. compresa. Sconto 10 per cento. Garage per automobili.

LANZO (Torino) — *Albergo Europa*, cat. *C* — cam. a un letto 1,20, a due letti 2; pasti 0,50-2-3. Dom. cam. 1, pens. 4. Sconto 10 per cento.

MILANO — *Hôtel Meublé Moderne*, piazza del Duomo, cat. *B* — cam. da L. 3 a 4,50; calorifero 0,50; colaz. 1,50. Sconto 10 per cento.

— *Eden Hôtel Minerva*, corso Cristoforo Colombo, 15, cat. *C* — cam. I p. L. 2,50, II p. 2, III p. 1,50; pasti 0,75-2,50-3,50. Dom. pens. 4, cam. 1,50. Sconto 10 per cento.

S. GODENZO (Firenze) — *Pensione Alpina*, cat. *C* — cam. L. 1; pasti 0,50-1,80-2,80.

S. REMO — *Maison Dorée (Ristorante)* — pasti 0,75-2,50-3,50. Sconto 10 per cento.

SIENA — *Grand Hôtel Continentale*, via Cavour, 15, cat. *B* — cam. verso strada, I e II p. L. 3,50, III p. 3; int. I p. 3, II p. 2,50; pasti 1,25-3-4,50. Dom. pens. completa 7. Sconto 10 per cento.

SPEZIA — *Rebecchino (Ristorante)* — pasti 0,70-2,25-3.50. Sconto 10 per cento.

Garages.

Firenze	Marchi Guido	I Categoria
»	Milziade Ragnini	»
Lucca	Garage Squaglia	»
Milano	A. Nosotti	»
»	The Autocar	»
»	« Gallia » e « Rapid »	»
Porto Maurizio	Hôtel Riviera Palace	II »
Reposoir	G. Hôtel Chartreuse	»
S. Caterina Valfurva	Enrico Bozzi	»
Senigallia	Principetti Alberto	I »
Torino	Società « Gallia »	»
Varese	Macchi cav. Giovanni	»

Meccanici.

Alessandria	Pino Stefano	I	Cat. C
Barga	Antonini Omega	II	» C.
Brescello	Bacchi Italo	II	» A. M. C.
Carmagnola	Eugenio Taverna	II	» »
Correggio	Magnani Mattioli	II	» A. M. C.
Corticella	Rinaldo Bonaga	II	» C.
Desenzano	Filippini Edoardo	II	» M C.
Fiorenzuola d'Arda	Tosi Pasquale	II	» A. M. C.
Gravellona Toce	Bavagnoli Giovanni	II	» C.
Maiano	Levi Floreani	II	» A. M. C.
Milano	The Autocar	I	» A. M. C.
Padova	Tiso Vittorio	I	» C.
Pianceri	Vassallo Pietro	II	» C.

Benzina.

Lagnanze dei nostri affiliati. — Dalle lagnanze che ci pervengono dai nostri affiliati per la vendita di benzina ecc., che si vedono di frequente posposti ad altri negozianti, non riconosciuti dal Touring, dobbiamo, con dispiacere, dedurre che i nostri signori soci *non accordano quell'importanza che ben si merita l'istituzione del servizio di rifornimento di benzina, dal Touring creato e continuamente curato, allo scopo di agevolare il movimento automobilistico e per esercitare una specie di calmiere nel commercio della benzina.*

Avverrà forse che molti automobilisti non avranno la pazienza di tener dietro alle nuove convenzioni di affiliamento ed alle modificazioni che mensilmente pubblichiamo nelle *Riviste Mensili*; in tal caso, piuttosto *che vedere non tenuto nella considerazione che si merita tale servizio*, questa sezione è disposta a sobbarcarsi ad un altro lavoro: quello di fornire ai signori automobilisti, che stanno per intraprendere un viaggio, tutte le informazioni cui possono avere di bisogno in merito ai posti di rifornimento di benzina, ecc.

Raccomandiamo però che le domande vengano fatte in tempo debito, coll'elenco dei paesi dove si presuppone di aver bisogno di rifornirsi. Daremo subito le indicazioni necessarie. Ogni domanda deve essere accompagnata dalla spesa di affrancazione per la risposta.

Nuova marca di oli approvata. — Sono stati approvati gli oli della spettabile Ditta dott. G. Volpato e C. di Milano. Tali oli sono in vendita in latte da chg. 2,500 e 5 colla marca *Fahrol*.

Studi sui tipi di benzina da preferirsi in Italia. — Rimandiamo il lettore ad altra parte della *Rivista*.

Nuovi affiliamenti.

484. ADRIA (Rovigo). — *Farmacia Reale di Giuseppe Bresciani*, via Maggiore, 1384-1385. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: da ottobre a febbraio dalle 7 alle 22; nei mesi di aprile a settembre dalle 6,30 alle 22; da maggio all'agosto dalle 6 alle 22. Ricapito per le ore di chiusura presso la stessa farmacia.

485. ARONA (Novara). — *Colombo Giuseppe*, droghiere, via Cavour, 41. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg. Olio Touring in latte da chg. 5 a L. 6,25; da chg. 12 a L. 12. Grasso Touring in scatole da chg. 5 a L. 5; da chg. 10 a L. 10. Carburo di calcio a L. 0,55 al chg. Orario: feriale dalle 6 alle 21; festivo dalle 6 alle 18. Recapito per le ore di chiusura, nella stessa casa.

486. BERGAMO. — *Ghisalberti A. e C.*, viale Stazione, 10. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Oli della Vacuum Oil Company marca *KG* in latte da chg. 3: fluido L. 5,80; denso L. 6,70; in latte da chg. 5: fluido L. 8; denso L. 9,30. Grasso della Vacuum Oil Company in scatole da chg. 5 a L. 6. Carburo di calcio a L. 0,40 al chg. Orario: feriale dalle 8 alle 18; festivo dalle 8 alle 14. Recapito per le ore di chiusura presso il signor Ghisalberti, viale Stazione, 10, I. piano.

487. BUSCA (Cuneo). — *Fin Silvio*, farmacia e drogheria, via Umberto I, casa Bottieri. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz sciolto a L. 1,50 al chg. Grasso Reinach sciolto a L. 1,20 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

488. CREMONA. — *Bertolotti Fratelli*, garage, corso Garibaldi, 1. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Auto Velocité Mobiloil in latte da chg. 1 marca *A*, L. 2,30; marca *B*, L. 2,40; marca *C*. L. 2,50; da chg. 3: *A* L. 4,80; *B* L. 5,20; *C* L. 5,40; da chg. 5: *A* L. 7,80; *B* L. 8,30; *C* L. 8,80. Grasso Reinach sciolto a L. 1,50 al chg. Orario: feriale dalle 6 alle 22; festivo dalle 6 alle 16. Recapito per le ore di chiusura presso gli stessi proprietari nella casa in corso Garibaldi, 11 o via Goito, 7, casa propria.

489. FOIANO DELLA CHIANA (Arezzo). — *Sandri Nicola*, drogheria mesticheria, piazza del Re, 259. Benzina 695-700 a L. 1,25 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale dalle 7 alle 18; festivo dalle 7 alle 13. Recapito per le ore di chiusura presso l'Ufficio del Dazio Consumo, stessa via N. 260.

490. GENOVA. — *Baffico e Sanguinetti*, drogheria, via Carlo Alberto, 69 rosso. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1 a L. 2,60; da chg. 3 a L. 5,80; da chg. 5 a L. 9.30. Grasso della Vacuum Oil Company in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 15.

491. MEDA (Milano). — *Maderna Andrea*, drogheria, via Vittorio Emanuele, 12. Benzina 695-700 a L. 0,95 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale, dalle 6.30 alle 21; festivo dalle 6,30 allo 14 o dalle 17 alle 21.

492. MILANO. — *Società Italiana Automobili Elettrici Gallia*, via Principe Umberto, 18. Benzina 695-700 a L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 2,500 a L. 5,50; da chg. 5 a L. 9,50; sciolto a L. 1,50 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 3. Carburo di calcio a L. 0,80 al chg.

Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 20. Recapito per le ore di chiusura, suonare il campanello al cancello di fianco al garage.

493. S. DANIELE DEL FRIULI (Udine). — *Farmacia Corradini Fratelli.* Benzina 695-700 a L. 1,20 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 2,500 a L. 5. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,50. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 21.

494. S. PIETRO-CADORE (Belluno). — *Osta Antonio,* farmacia via Mare. Benzina 695-700 a L. 1,25 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 a L. 5. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,75. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 8 alle 18. Recapito per le ore di chiusura presso il signor Francesco Fabbian.

Modificazioni

ALESSANDRIA. — *Bruzzone e Benzi.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

CASALE MONFERRATO (Alessandria). — *Cugini Restano,* cessato l'affiliamento; allo stesso è subentrata la Ditta *Società Commerciale Agricola* di cui alla *Rivista* del mese di maggio ultimo scorso.

CASALE MONFERRATO. — *Società Commerciale Agricola, Restano Bertini e C.* Il prezzo della benzina della sola densità di 670-680 è di L. 0,90 al chg.

CASALMAGGIORE (Cremona). — *Perini F. e Figli.* — Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg.

CASTEGGIO. — *Verdi Antonio.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,80 al chg. per quantitativi non inferiori a chg. 20; per meno di chg. 20 L. 0,85 al chg.

CERNOBBIO (Como). — *Cerutti Francesco.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg. Oltre all'Oleoblitz, tiene anche l'olio *Fahrol* in latte da chg. 2,500 a L. 4; da chg. 5 a L. 6,50

CHIAVENNA. — *Drogheria Vicini Ettore.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

COSENZA. — *Ettore Feraco,* farmacia, piazza XX Settembre, 8. Il prezzo della benzina è ribassato a L. 1 al chg. (era di L. 1,45 al chg)..

ESTE. — *Giacon e Polacco.* — Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,80 al chg. per quantitativi non inferiori a chg. 20; per meno di chg. 20 L. 0,85 al chg.

FERRARA. — *Mozzi e C.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg.

LOANO (Genova). — *Elice Giuseppe.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

MODENA. — *Gatti Emidio.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,80 al chg.

NAPOLI. — *Garage Carrozzeria Automobili Alessio,* già *Società Napoletana Automobili,* piazza Sannazzaro (Margellina). Il prezzo della benzina è ribassato a L. 0,90 al chg.

NAPOLI. — *Garages Riuniti Fiat Alberti Storero.* Il prezzo della benzina è ribassato a L. 0,90 al chg.

PESARO. (Pesaro e Urbino). — *Annibalini e Lugli.* Benzina Germania 670-680 a L. 1,10 al chg.; 695-700 a L. 1 al chg.: Benzina leggera 695-700 a L. 0,90 al chg.

RIMINI. — *Ditta Grani.* — Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 per la qualità Germania e L. 0,90 per la qualità Americana.

SERRAVALLE SESIA (Novara). — *Re Giovanni.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,85 al chg.

S. PELLEGRINO (Bergamo). — *Roncalli Cesare.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1, per quantitativi superiori a chg. 10, mentre per quantitativi inferiori a chg. 10, L. 1,10 sempre al chg.

TOLMEZZO (Udine). — *Molinari Antonio.* Il prezzo della benzina gradazione 680-690 è diminuito a: qualità Germania a L. 1,10 e qualità Americana a L. 1,05 al chg.

TOMBETTA (Verona). — *Povegliotti Arsenio.* Il prezzo della benzina è ribassato a L. 0,85 al chg. per il mese di maggio e L. 0,80 al chg. giugno innanzi.

TORINO. — *Levi Ottavio.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,85 al chg. sempre parlando del tipo leggero per automobili.

VARESE LIGURE. — *Claudio Crastan.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1,10 al chg.

VITTORIO VENETO (Treviso). — *Francesco Serafini.* Il prezzo della benzina 680-690 è diminuito a L. 0,95 al chg.

VOBARNO (Brescia). — *Formenti Francesco,* farmacia drogheria. Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

In questa rubrica si fa un cenno bibliografico soltanto dei libri dei quali ci si inviano due esemplari di cui uno resta alla Biblioteca del Touring, e l'altro a chi è incaricato del cenno bibliografico.

*Per la sua natura e il suo scopo, la nostra **Rivista** non può occuparsi di tutti i libri, ma soltanto di quelli che riguardano, direttamente od indirettamente, il turismo: come guide, viaggi, belle arti, monumenti in genere, strade, ferrovie, alberghi, industrie che abbiano qualche relazione col turismo, tecnica automobilistica e ciclistica, ecc.*

*Ricordiamo che della nostra **Rivista** si pubblicano 60 000 copie, lette nei principali centri turistici, nelle società sportive, e da tutti i turisti non solo d'Italia, ma ben anche dall'estero; ed offre perciò una pubblicità che non può essere, in questo campo, superata da nessun altro giornale o periodico italiano.*

Dei libri inviati in un solo esemplare si darà il semplice annuncio, sempre che si tratti di libri del genere qui sopra ricordato.

G. Marietti, *I progressi tecnici in relazione all'avanscoperta.* Roma, Casa Editrice Italiana, 1907.

Il capitano d'artiglieria signor G. Marietti, di guarnigione in Acqui, pubblica nella *Rivista di Cavalleria,* ed in estratto, questo suo notevole studio sui progressi tecnici in relazione all'avanscoperta: colombi, apparati ottici, telegrafo senza filo, ciclisti, a proposito dei quali spezza una lancia in favore dell'istituzione dei volontarî ciclisti. Si occupa poi in modo speciale dell'automobilismo, dimostrandone la grande importanza in guerra.

Vincenzo Orlic, *Guida pratica della provincia di Portomaurizio:* Oneglia, Tipografia Orlic, 1907 (L. 1,25).

Già da dieci anni la premiata Tipografia Orlic di Oneglia pubblica questa guida, che contiene una quantità di notizie storiche, topografiche, e specialmente commerciali e pratiche su ciascuno dei comuni di quella provincia. La guida non solo è sempre aggiornata, ma anche aumenta di qualche nuova rubrica; e quest'anno è ad essa aggiunta un'appendice per ricordare il primo centenario della nascita di Giovanni Ruffini (22 settembre 1807).

— Per iniziativa della **Association des Revues et Journaux professionels Danois** si tiene nei mesi di maggio e giugno a Copenhagen una *Esposizione Internazionale di Riviste e Giornali Professionali.*

Libri pervenuti in dono.

Società Anonima Cooperativa, Torino. *Diario* 1907. *Guida tecnico legale industriale* —pubblicazione delle industrie tecniche — 1 volume, for. 8, pag. 470.

Touring Club de France. *Annuario* 1907.

Touring Club de France, *Sites et Monuments* (4 volumi).

Touring Club Suisse. *Annuario* 1907.

Union Velocipedique de France. *Annuario* 1907.

Union Velocipedique Espanola. *Annuario* 1907.

Automobile Club Klagenfurt. *Annuario* 1907.

Automobile Club di Torino. *Annuario dei soci* 1907.

Cyclist's Touring Club di Londra. *Annuario* 1907.

Touristen Bond Voor Nederland. *Guide Annuel du A. N. W. B.* (Touring Club dei Paesi Bassi). — *N.* 14 *itinerari per il turismo nautico.*

The „ India Rubber Yorld „ Office N. 35 — West New York, 21 st. Street.

Enrico Penna, vice direttore delle RR. Poste in Milano. *Indicatore generale delle comunicazioni postali, telegrafiche, ferroviarie, lacuali e tramviarie del regno d'Italia* al corrente col 1 marzo 1907.

Mobiletti e Cartelle per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I.

Vennero espressamente confezionati un tipo di Mobiletto e un altro di Cartella, dei quali riproduciamo qui sotto il disegno con note esplicative per il loro acquisto.

Fig. 1.

MOBILETTO per la raccolta dei 58 fogli piegati nelle buste così come si spediscono ai Soci (fig. 1). Stile moderno, assai elegante, a tinta noce naturale con cinque scomparti per dodici buste ciascuno, e con fregi dorati.

Misure: centimetri 58 × 43 ½ × 18.

Prezzo L. 10,— preso alla Sede — spese d'imballaggio e di porto aggiungere, pel Regno, L. 2 — (anzichè L. 1,25 come abbiamo erroneamente indicato nel fascicolo precedente).

***

CARTELLA per la raccolta dei fogli stesi senza pieghe, come sono spediti a coloro che fanno richiesta dei duplicati (fig. 2). Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati, colori, su disegno di Montalti.

Misure: centimetri 43 × 54.

Prezzo: Tipo di lusso, con fogli di classificazione L. 10 - tipo comune L. 6. (anzichè L. 12 e L. 5 come abbiamo erroneamente indicato nel fascicolo di maggio). Aggiungere L. 0,60 per la spedizione fuori di Milano, nel Regno.

Le ordinazioni dovranno essere indirizzate al Touring Club Italiano (Sezione Economato) - Milano, Via Monte Napoleone, 14 - e saranno eseguite solo se accompagnate dagli importi suindicati.

Fig. 2.

Premi ai soci che si saranno resi benemeriti nel 1907

PREMI 1-5 — 5 *Fanali acetilene* a generatore separato e nichelati, costituenti altrettanti premi. Dono della ditta *Fratelli Santini* di Ferrara.

PREMI 6-7-8-9-10 — Cinque quote di Associazione quinquennale al Touring costituenti altrettanti premi generosamente corrisposti dalla nota Società Anonima Italiana *La Luminosa* per la fabbricazione di prodotti fotografici con sede in Genova.

PREMI 11-12 — *Lastre fotografiche* qualità e dimensioni a scelta, per un importo di L. 50 a dividersi in due premi. Altro dono della Società *La Luminosa* di Genova.

PREMIO 13 — « *Expo* »-*camera* (fig. 1) macchina fotografica tascabile in forma orologio con relativa cartuccia di 25 pellicole per istantanee e pose, con unito « *Expo* »-*ingranditore* (fig. 2), apparecchio per ingrandire e stampare direttamente dalle negative dell'« *Expo* »-*camera* (formato francobollo) a cm. 5×7. Dono della ditta depositaria *Toletti e Ferretti*, 5, S. Maria alla Porta, Milano.

Piccola Cronaca Commerciale.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 30 aprile 1907

Soci vitalizi. (*)

AVEZZANO, D'Angelo cav. uff. Michele — **BERLINO W. 9**, " Mittéleuropäischer Motorwagen Verein „ — **BUENOS AYRES**, Rolleri avv. Giovanni — **CALUSO**, Tartaglia ing. Paolo — **CHEREN**, De Seras ten. Fernando — **DOMODOSSOLA**, Ceretti ing. Vittore — **FIRENZE**, Milani Giorgio — **FRANCOFORTE SUL MENO**, Wolff Fernando — **GENOVA**, Solari ing. Giuseppe; Viale Enrico — **IGLESIAS**, Boldetti dott. Giuseppe — **LIONE**, Biblioteca Circolante Italiana; Salghetti Napoleone — **LODI**, Sordi Carlo — **MILANO**, Capredoni Angelo; Donadelli Gian Luigi; Fels Giulio; Ginoulhiac dott. Cesare; Magni cav. Magno; Negroni Giuseppe — **MONIGA DEL GARDA**, On. Pompeo Molmenti — **MONTAGNANA**, Pomello ing. Pier Luigi, — **NIZZA**, Giordano Vittorio — **PALERMO**, Lanza di Mazzarino conte Giuseppe — **PAVIA**, Municipio — **PERUGIA**, Collins George J. — **REGGIO EMILIA**, Prampolini Giov.; Rocca Saporiti conte comm. Alessandro — **ROMA**, Natali Ugo — **TORINO**, Dalla Valle di Pomaro march. Paola; Municipio — **TRIESTE**, Cavallar dott. Augusto.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — De Toma Nicola, GRANDI EMMA, Montaldo geom. Pietro, Pizzorno Umberto, Sigg. Sebastiano.
Acqui. — Racina cap. Carlo.
Asti. — Luria Giuseppe.
Casale Monferrato. — Boltri Luigi, Gatti Giuseppe, Gatti Luigi, Gorino Cesare, Lacholli ing. Pietro, Piccinini Giovanni.
Mirabello. — Provera avv. Francesco.
Montechiaro. — Paola Alfredo.
Nizza Monferrato. — Garbarino avv. not. Settimio.
Novi Ligure. — Dellepiane Giovanni.
Occimiano. — Rossi avv. Paolo.
Tortona. — Baldo Pietro.
Valfenera d'Asti. — Ferrero Giov. Battista, Sticca dott. Serafino.
Villanova d'Asti. — Graffigna Davide.
ANCONA. — Morpurgo ing. agron. Roberto, Simo ing. agron. Nino.
Jesi. — Baldi Ubaldo.
Senigallia. — Bartolini avv. Carlo, Fontana dott. prof. Vittorio, Principetti Alberto.
AQUILA. — Martinelli Renato, Romualdi Luigi.
Alfedena. — Guidi Alfredo.
Borbona. — Marinuoci Bonifacio Giuseppe.
Magliano de Marsi. — Di Clemente Benedetto.
Popoli. — Galvani ing. Carlo, Peyrot geom. Edgardo, Pezzi Emidio, Visco Jacopo.
AREZZO. — Filippone Teodorico, Pettinucci Dino.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all' Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Camaldoli. — Salvi Giuseppe.
S. Sepolcro. — Scatola dott. Tomaso.
ASCOLI PICENO. — Amici rag. Ugo, Leonardi rag. Bernardo.
Comunanza. — Pascali avv. Pacifico.
Fermo. — Circolo del Broglio.
AVELLINO. - *Caposele.* — Ilaria avv. Vincenzo.
S. Angelo dei Lombardi. — Zinni Vincenzo.
BARI. — Avallone Michele.
Conversano. — Badanelli dott. Gino.
Trani. — Rasoli avv. Nicola.
BELLUNO. - *Ponte nelle Alpi.* — Duse dott. Egisto.
BENEVENTO. — Echaniz cap. Stefano, Mascioli cap. Filippo.
BERGAMO. — Bettoni Antonio, Carenini Mario, Casinghini G. Piero, Consonno Giulio, Gambirasi Domonico, Isacco Luigi, Lido Busoni G., Mannelli Arturo, Schouten ing. Armando, Taragni Fermo, Viscardini Enrico.
Bariano. — Masciocchi Giuseppe.
Cantoniera della Presolana. — Franceschetti Francesco.
Cortenuova. — Riva Annibale.
Dezzo. — Bettineschi Pietro.
Lovere. — Almagià ten. Giacomo, Rillosi not. G. B.
Osio Sotto. — Nosari not. Francesco.
Piazzatorre. — Bonandrini dott. Giuseppe.
S. Giovanni Bianco. — Arizzi dott. Giuseppe.
S. Pellegrino. — Invernizzi Primo.
BOLOGNA. — Busi Umberto, Canestri Trotti rag. Antonio, Cavina Guglielmo, Direzione Artiglieria, Laboratorio Pirotecnico, Pedrazzi ing. Antonio, Prandini Federico, Sabbi Riccardo, Salmoiraghi magg. Carlo, Simoni Cesare, Sordelli dott. Albano, Zanfi Giuseppe.
Corticella. — Bonaga Rinaldo.
Gattiera. — Baraldi Sisto.
Imola. — Baronciui dott. Luigi, Bortolotti ten. Antonio, Fenati Augusto, Pasotti Silvio.
Medicina. — Vannutelli ten. Giuseppe.
Molinella. — Bontempo Felice.
S. Giovanni in Persiceto. — Forni Giuseppe.
BRESCIA. — Dionisi march. G. Paolo, Franchi Luigi, Manini Gius. Secondo, Mantegazza Riccardo, Mazzola nob. dott. Agostino, Panciera di Zoppola conte Emilio, Panciera di Zoppola conte Silvio, Peroni ing. Ferruccio, Rocchelli Giovanni, Rosso Giovanni, Santini Carlo.
Castrezzato. — Cavalli Angelo.
Corticelle Pieve. — Argenterio Giuseppe.
Desenzano sul Lago. — Ferrario e Tagliabue, Giorgi ten. Rodolfo.
Gardone Riviera. — Buschmann Fr.
Gardone Val Trompia. — Filippin Giovanni.
Lonato. — Marcolini Enrico.
Pisogne. — Rizzi dott. Tullio.
Salò. — Bonincontro Francesco.
S. Eufemia della Fonte. — Società Ciclistica.
Travagliato. — Ziliani Felice.
Trenzano. — Tenchini Tommaso.
Verolanuova. — Cascolli Ivo.
Vobarno. — Club Ciclisti.
CAGLIARI. — Daga Ernesto, Illario Natalo, Loi Attilio, Lotti Enrico, Mallus rag. Attilio, Marcialis avv. Efisio, Peiroleri ing. Alfonso, Schirru Angelo, Sulpizj dott. prof. Giuseppe.
Oristano. — Uccheddu Agostino.
Rosas. — Catella Gaspare, Devino Ant. Maria.
Sanluri. — Comune.
Ulassai. — Morello Annibale.
CALTANISSETTA. - *Piazza Armerina.* — Minozzi Cosaro, Pirrò Cosare.
CAMPOBASSO. - *Casacalenda.* — Rinaldi dott. Vinconzo.
Isernia. — Cimorelli Raffaele.
CASERTA. — Ambrosio dott. Luigi, Di Geronimo dott. Francesco, Provera geom. Giusoppe.
Aversa. — Berti ten. Raffaolo.
Camposano. — Do Sarno Salvatore.
Capriati a Volturno. — Golini avv. Gabriele.
Marigliano. — De Filippis Francesco, Gaetano Giusoppe.
Nola. — Amico di Meane ten. Giovanni, Asinari di Bernezzo col. Carlo.
CATANIA. - *Caltagirone.* — Anselmi cap. Giacomo.
CATANZARO. — Carnevali Giuseppe.
Badolato. — Paparo dott. Raffaele.
Monteleone Calabro. — Bongiovanni Giuseppe, D'Alessandro cav. cap. Alessandro, Durazzano dott. Vincenzo, Magnini Manlio, Malliani cap. Emanuele, Marescotti cap. Guglielmo, Palmieri dott. cap. Raffaele.
Nicastro. — Ferella cav. ten. colonn. Gaetano, Ferraroni Ubaldo.
CHIETI. - *Pescara.* — Coen Fernando G.
COMO. — Chilò Antonio, Fasola Renato, Martinelli Renzo, Moretti Ferruccio, Rossetti ing. Enrico, Tatti avv. Enea, Vaghi Giuseppe, Zaboglio ing. agr. G. Battista.
Albiolo. — Durozad Gabriel.
Bregnano. — Rampoldi Antonio.
Brivio — Gibert Adolfo.
Caccivio. — Fasola Paolo.
Comerio. — Faravelli Luigi, Rimoldi Mario.
Cuveglio in Valle. — Danielli avv. G. Battista.
Erba. — Giudici Enrico.
Gavirate. — Fratelli Luigi.
Germignaga. — Quadri Eugenio.
Luino. — Bonzo Enrico.
Maslianico. — Luppi Giuseppe, Società Sport.
Missaglia. — Orsenigo Marzorati Giuseppe.
Rezzonico. — Cervi Eugenio.
Rovenna. — Praga rag. Giuseppe.
Seveso. — Bertola Attilio.
Varese. — Cantù Simone, Cappelletti Silvio, Pinardi Alfeo, Rossi Angelo, Tallachini Giulio.
Viggiù. — Bottinelli Francesco.
COSENZA. - *Castrovillari.* — Pangallo Casimiro, Pirajno ing. Francesco, Satriani Converti Francesco.
CREMONA. — Baltieri Mario, Baroschi cav. uff. ten. col. Pompeo, Feraboli Giorgio, Fieschi Vittorio, Gerevini Giacomo, Germani Leonida.
Camisano. — Bozzi Delio.
Casalmaggiore. — Galluzzi Arnaldo, Storti Giuseppe.
Crema. — Maffi Imerio.
Pozzaglio. — Mondini dott. Agostino.
CUNEO. — Braga ten. Francesoo, Castagni Pietro, Farina Raffaele, Moschetti avv. Luigi, Rebaudengo Arrigo, Renon Celeste.
Bagnasco. — Boveri rag. Amilcare.
Borgo S. Dalmazzo. — Belley Pietro, Vacca Davide Angelo.
Bra. — Trisano Luigi.
Briga Marittima. — Limon dott. Ernesto.
Fossano. — Fea Ernesto, Giordano Felice.
Mondovì. — Tonello Agostino B.
Montanera Stura. — Giusta Stefano.
Racconigi. — Bodoira Giovanni.
Savigliano. — Cavallo prof. Eugenio.
FERRARA. — Agodi Paolo, Braga Francesco, Muratori Giovanni, PFLAUM ANNA.
Bondeno. — Montenegro rag. Bernardo.
Cento. — Ciannavei ten. Michele.
Comacchio. — Pesavento ten. Giuseppe, Turri Tullio.
Mezzogoro. — Bianchi Angelo.
FIRENZE. — Bacci rag. Ferdinando, Barafani Guido, Berchielli Averardo, Bizzarri colonn. Giuseppe, Chiapirone avv. cav. uffic. Lionello, Chiappi Leopoldo, Crosa Francesco, Dainelli Giotto, Frizzi Italo, Fulgeri Rodolfo, Ganassini dott. Ruggero, Giannelli Giulio, Merlini ing. Guido, Piccardi cap. Giuseppe, Piccinali nob. Angelo Alfonso, Ricci Raffaello, Roster ing. Alighiero, Strocchi Francesco.
Barberino di Mugello. — Loli ing. Raffaello, Sostegni Alessandro.
Borgo S. Lorenzo. — Chini Pietro, De Luigi ten. Giovanni, Forasassi ing. Antonio.
Cantagallo. — Pacini Luigi.
Careggi. — Hay march. Guglielmo.
Coltina. — Signorini Stefano.
Empoli. — Trespioli dott. Fausto.
Pistoia. — Baldi rag. Azeglio, Baldi Umberto, Biagini Ferruccio, Braglia Alfredo, Chiti Armando, Cigala Fulgosi Cesare, Cion rag. Giuseppe, De Petri Armando, Elmi Vasco, Favelli Manlio, Fedi Agostino, Latteschi Olinto, Lansel Domenico, Livi Ferdinando, Mazzucchelli Rodolfo, Nieri Pasquale, Pagni Nello, Parenti Cesare, Picchiarini Angelo, Rafanelli Pietro, Senesi Enrico, Zaini Guglielmo.
Pontassieve. — Scartabelli Amedeo.
Ramini. — Sabatini don Giovanni.
Sesto Fiorentino. — Giolli Carlo.
FOGGIA. - *Cerignola.* — Cibelli Raffaele.
Manfredonia. — Gagliardi Giovanni, Garzia Francesco, Garzia Raffaele, Pascale cav. Luigi.
Ortanova. — Paolillo Carlo.
S. Giovanni Rotondo. — Bramante avv. Antonio.
FORLI'. — Bondi Camillo, Bonoli Primo, Mingozzi Arnaldo, Sintoni rag. Arvedo.
Cesena. — Candoli Francesco.
Meldola. — Sferra Eugenio.
Rimini. — Bedini Alfonso, Dell'Omo Luigi, Foschi Romolo, Pompei Luigi, Sestilli Giovanni, Sportelli Aurelio.
GENOVA. — Braceschi Federico, Brigiotti Enrico, Chirola Vincenzo, Dellepiane Pietro, Durand Luigi, Festa avv. Cesare, Gaggino Cesare, Gaggino Gianni, Grasso Giorgio, Longo rag. Vittorio, Mowinkel Augusto Lodovico, Pajano Francesco Luigi, Passatore Tommaso, Pastorini Cesare, Piacenza Guglielmo, Pozzo Alberto, Pozzo don Giovanni, Quarelli di Lesegno avv. Emanuel, Reboa Eligio, Repetto Carlo, Revello avv. Paolo, Servetto don Andrea, Vassallo Antonio, Venzano Edoardo, Vitale Ugo.
Albenga. — Masini Umberto.
Arenzano. — Cencini Everino.
Bolzaneto. — Gaggino ing. Felice.
Carcare. — Barbitta Giovanni, Bertero Francesco.
Cogoleto. — Bianchi Giovanni.
Millesimo. — Magliano Raimondo.
Nè. — Angeli Olinto.
Rivarolo Ligure. — Molinari Attilio.
S. Lorenzo della Costa. — Pedretti sac. Luigi.
S. Pier d'Arena. — Gregori ing. Ettore.
S. Margherita Ligure. — Bardi Andrea, Chini Vittorio.
Sassello. — Volta Agostino.
Savona. — Berruti Benedetto, Boero rag. Agostino, Bonardi Adolfo, Carlevarini Attilio, De Angelis Ernesto, Della Rossa Carlo, Gaggero Giacomo, Minuto Francesco.
Sestri Levante. — Nicolini Antonio (Ditta).
Sestri Ponente. — Vignolo Emanuele.
Spezia. — Chiozzini Virgilio, Giuliani ing. Luigi.
Varazze. — Lavarello Gottardo.
Voltri. — Defilippi Angelo, Magnano Luigi, Patrone G. Battista.
GIRGENTI. — Zallocco Guido.
GROSSETO. - *Boccheggiano.* — Bertoldi Tommaso, Colivicchi Eugenio, Frullani Pietro, Mancini Giuseppe, Sàrperi geom, Egidio.
Campagnatico. — Ancilli Gino, Nuti dott. Leopoldo.
Castiglione della Pescaia. — Angiolini Temistocle.
Massa Marittima. — Cerredera ing. Raimondo.
Paganico. — Spargi Nello.
Prata. — Cresti dott. Luigi.
LECCE. - *Brindisi.* — Passante Amerigo.
Casarano. — Magli Francesco.
Galatina. — Dolce Luigi, Galluccio Domenico, Mongiò Angelo.
Gallipoli. — Brunelli Pietro, De Luca Eugenio.
LIVORNO. — Federighi Vittorio, Vestrini Enrico.
LUCCA. — Guerrieri cap. Giuseppe, Ladavas geom. Fernando.
Borgo a Mozzano. — Pellegrini Camillo.
Viareggio. — Reiniger Carlo.
MACERATA. — Costa Benedetto.
Passo di Treia. — Salvi Paolo.
MANTOVA. — Accordi don Pellegrino, Fattuzzo Francesco, Graffigna Ciro, Morari rag. Mario, Volta Giuseppe.
Bozzolo. — Segrè Mario.
Canneto. — Parenti Italo.

MASSA E CARRARA. — Valenti Enrico.
Carrara. — Rocchi Dante.
Fivizzano. — Rappi Artemio.
Molazzana. — Denham Charles Thomas.
Pontremoli. — Corradi Corrado.

MESSINA. — Fazio Adolfo, Lazzarini Giuseppe.
Castroreale. — Tateo Paolo.

MILANO. — Agnelli Giuseppe, Airaghi Eugenio, Albertini Alberto, Alignani Giovanni, Arrigoni Attilio, Bagatti Valsecchi nob. Pier Fausto, Banoo Sete, Beati Giulio, Bertacchi cav. Paolo, Bertuletti Guido, Besozzi Onorato, Bianchini Luigi, Bierwirth Hermann, Biraghi Torquato, Boerci Mario, Bounons Enrico, Borghi Silvio, Boriani Luigi, Boselli Antonio, Boselli Guido, Bricco rag. Costantino, Brugora Oreste, Caccia Dominioni conte Carlo, Cairati Ernesto, Calderara Serafino, Canfori rag. Attilio, Cardani Francesco, Carezzano Giovanni, Carganico Ferdinando, Cavallotti Carlo, Céard Mario, Centurione Alessandro, Chiesa Mario, Chiorri Romeo, Citterio Mario, Cola Antonio, Conti ing. Edgardo, Cornalba Pietro, Coroli Paolo, Costa Adone, Crespi Arturo, Crivelli rag. Gino, Dall'Acqua Aurelio, Darù rag. Cesare, De Angelis Giuseppe Giovanni, Della Valle Carlo, De Sonza Camara Julio, Di Capua Vitaliano, Di Girolamo Lorenzo, Donati ten. Francesco, Dorigoni Pio, Duca rag. Carlo, Eigenheer Carlo Hermann, Feiletti Guglielmo, Ferrari Cesare, Ferrari Teodoro, Figini Angelo, Fisoh Enrico, Fossati Armano, Fradegrada Teseo, Frontini Giacomo, Galeone Giulio, Garollo prof. dott. Gottardo, Gastaldetti geom. Giuseppe, Gerosa Luigi, Ghiglione Arturo, Giordano ten. Edoardo, Giulini Carlo, Guazzoni Edoardo, Hedinger Alfred H., HENTZE MARIA, Isnardi Edoardo, Ivanoff Baveri rag. Edoardo, Koch Guido, *La Popolare Vita*, Lampertico Eugenio, La Porta ing. Andrea, Lavatelli ing. Umberto, Lazzari Pietro, Lenzi Serafino, Levi Giuseppe, Leyes Robert, Lorenzoni Carlo, Magni Angelo, Mantovani Attilio, Marescotti Pietro, Mariani Alessandro, Marini Ernesto, Marioni Osvaldo, Marozzi Luigi, Mattia Vincenzo, Metalli Alfredo, Morassutti Cesare, Morgagni Tullo, Nathan Arthur, Nazarri Pietro, Novaresio Andrea, Novelli cap. Enrico, Pacchetti Annibale, Pacini dott. Riccardo, Padoan Giuseppe, Pantalini Oreste, Pedrazzi Giovanni, Perelli Cippo rag. Carlo, Pesci Dino, Pescò Antonio, Pestalozza ing. Massimo, Piccaluga Italo, Pinardi Giovanni, Pittavini Luigi, Plachesi Giovanni, Poggiaroni Lorenzo, Pogliani Antonio, Pozzi Giuseppe, Premoli Palmiro, Radice rag. Piero, Redaelli Francesco, Redaelli Santino, Rigamonti Ferdinando, Robbi Andrea, Rollier Enrico, Rosa Aldo, Rotoli Gaetano, Saglia Paolo, Sala di lettura ufficiali 30° fanteria, Sala Giuseppe, Salini Augusto, Savio Carlo, Scalfi Antonio, Scalfi Rinaldo, Scolari uff. Federico, Setti Ansillo, Sgarbi Ezio, Sgarietta Umberto, Sigg. Carlo Alfredo, Sissa Giovanni, Solza rag. Mario, Sommaruga Piero, Sperindio Giovanni, Tamborini rag. Marco, Tamburini Eugenio, Tognetti Carlo, Tosi ing. Francesco, Treves Giacomo, Urban Henry, Valdisserra avv. Edmondo, Vicini-Canetta, Sbarbaro e C., Viel Guido, Viganò Tranquillo, Villa Ettore, Zucchi Giov. Battista.
Affori. — Tremolada Giuseppe.
Bernareggio. — Ottolina Gigino.
Besana Brianza. — Viganò Luca.
Busto Arsizio. — Comerio Celestino, Garavaglia Oreste, Radice Luigi.
Casorate Sempione. — Dettoni Francesco.
Cormanno. — Benazzi dott. Guido.
Cusano. — Rossi Emilio.
Gallarate. — Beluschi rag. Paolo, Cattaneo Carlo, Detteni Fratelli, Ferrario Francesco, Guenzani Giuseppe, Köppo Alfredo, Merzagora Battista.
Gorla Minore. — Vignati Luigi.
Inveruno. — Ponzani cav. Agostino.
La Santa di Monza. — Santagostino Angelo.
Legnano. — Geroia Ernesto, Salmoiraghi Pietro.
Liscate. — Cusi Casimiro.
Lodi. — Fè avv. Giuseppe.
Macherio. — Conti Ugo.
Mairano di Naviglio. — Zucchi Pietro.
Monza. — Citterio Bonifacio, Padova Giulio Cesare.
Niguarda. — Allievi Ferdinando, Pozzi Noè, Pozzoli Giuseppe, Restelli Giuseppe.
Novate Milanese — Bassetti Carlo.
Olgiate Olona — Corbumei Gaston.
Pioltello. — Orsenigo Antonio.
Pontevecchio di Magenta. — Rivolta Luigi.
Rogoredo. — Ferri Giuseppe.
Saronno. — Molin Silvio.
Sesto S. Giovanni. — Magni Carlo
Trezzo d'Adda. — Faraoni Giordano.

MODENA. — Bassani prof. Giuseppe, Braibanti cav. col. Eugenio, Cavalli Paolo, De Rossi cav. Alessandro, Fulgenzi rag. Giulio, Riccomini Giuseppe, Società dei Casino, Ventura Fabio.
Finale Emilia. — Pincelli Luigi.
Fiumalbo. — Grandi don Ettore.

NAPOLI. — Morosini Armando, Nimmo James, Sanguigno ing. Francesco, Spanier J. P.
Pozzuoli. — Capomazza Ambrogio.
Vico Equense. — Parascandolo dott. Luigi.

NOVARA. — Aulari Abramo, Ceroni Cesare, Mazzetta rag. Carlo, Prat cap. Giacinto, Tacchini Bernardo.
Arena. — De Forcad Roberto, Negri Leopoldo.
Biella. — Biotto ing. Raffaele, Bogetti Giovanni, Cornale Giuseppe.
Borgosesia. — Guglielmi Guglielmo.
Chiavazza. — Cravello Attilio.
Cossila. — Bracco Carlo.
Ghemme. — Valentini Francesco.
Gravellona Toce. — Beretta Luigi, Cisari Enrico, Griggi Giuseppe.
Intra. — Levi Giorgio.
Masserano. — De Simone Francesco.
Omegna. — Lapidari Giulio.
Pallanza. — Canelli Adolfo.
Pianceri. — Vassallo Pietro.
Pralungo. — Canova Luigi.
Sagliano Micca. — Giardino don Giov. Battista.
Serravalle Sesia. — Busala ing. Giuseppe, Donati Angelo, Pezzana Eusebio, Sallno Rinaldo.
Sostegno. — Bozio Braline Giuseppe.
Vercelli. — Arborio Mella cav. Teodoro, Bonino Luigi, Saracco Mario, Trezzi Ferdinando.
Vigliano. — Comotto Efisio.
Villadossola. — De Macchi ing. Luigi.

PADOVA. — Ansoldi ing. Carlo, Bianchini avv. Giuseppe, Calore Domenico, Gobbato Giuseppe, Incisa di Camerana march. Alberto, Masperoni Pietro, Pezzato Igino, Solitro Guido.
Este. — Miliani ing. Luigi.
Merlara. — Colognese dott. Ferruccio.

PALERMO. — Alfieri ing. Francesco, Detassis Vittorio, Palumbo Calamia rag. Pietro, Santangelo Enrico, Zerilli Raffaele.
Collesano. — Sciarrino ing. agr. Filippo.
Termini Imerese. — De Luca La Rocca Stefano.

PARMA. — Adorni Erminio, Angeloni ten. Eugenio, Beolchini avv. Alberto, Crugnola Carlo Giov., Della Bella Enrico, Falchi ten. dott. Gino, Fortina ten. Roberto, Friggeri Arnaldo, Kingsland ten. Alberto, Leoni ten. Camillo, Levi cap. Marco, Marino Fortunato, Orlandini Gustavo, Razzetti Ignazio, Rey di Villarey Enrico, Rognoni cap. Giovanni, Tani cap. Gioberto, Tizioli Deodato, Valletti Enrico.
Borgo S. Donnino. — Vigliani cap. Filiberto.
Borgotaro. — Bracchi Tito.
Corniglio. — Pilotti Dante.
Fezzola. — Antolini Luigi.
Salsomaggiore. — BERGAMASCHI CONTI GIUDITTA.

PAVIA. — Bagliani Pietro, Bartorelli cap. Gabriello, Calcagni Mario, Cornalba rag. Tullio, Falcinelli Camillo, Fava Carlo, Festa cav. cap. Gaetano, Merlini ten. Italo, Rachell cav. magg. Vittorio, Rognoni Vincenzo, Rolando Filippo, Sacchi dott. Giuseppe, Sairani Carlo, Schiapparoli Egidio, Zanichelli dott. Gino.
Corteolona. — Galbarini Fernando, Torchio Cesare.
Pieve Porto Morone. — Canevari geom. Emilio.
S. Damiano al Colle. — Bianchi dott. Ferruccio.
Sannazzaro de' Burgondi. — Pollone Enrico.
Vigevano. — Battistoni ten. Camillo, Calligaris dott. Bernardino, Circolo Sottoufficiali 6° Artiglieria, Circolo Ufficiali 6° Artiglieria, Pochy ten. Francesco, Re cap. Enrico.

PERUGIA. — Cherubini Giammarroni G. B., Fronzi ing. Ettore, Parrozzani ing. Alberto.
Nocera Umbra. — Varal di Teobaldo.
Orvieto. — Urbani Barbini Andrea.
Rieti. — Berardelli Virgilio.
Terni. — Fabretti ing. Francesco, Magalotti Alessandro.

PESARO. — Pagnini Ugo, Toschi Mosca Vincenzo.
Cagli. — Bianchi Roberto.

PIACENZA. — Barni Antonio, Caccialanza Giuseppe, Curato ten. Corradino, Descovich cav. dott. Lodovico, Gliamas comm. Ernesto, Jervolino magg. Alfonso, Merli Biagio, Villani cap. Francesco.
Castelnuovo Val Tidone. — Rampinelli Arnaldo.
Fiorenzuola d'Arda. — Bonera cav. cap. Giuseppe.
Monticelli d'Ongina. — Gottardi Ugo, Soldi Antonio.

PISA. — Corazza Armando, Grazzini Ettore, Palamidessi avv. Tommaso, Pecchia rag. Edoardo.
Vada. — Barbieri Rinaldo, Confetti Aristodemo.
Volterra. — Caporioni Dino.

PORTO MAURIZIO. — Maglione Gerolamo, Pagliano Paolo.
Oneglia. — Carli Ulisse.
S. Remo. — Bertolone Alfredo, Fernandez Vincenzo, Natta Soleri Vincenzo, Rew Henry C.
Ventimiglia. — Gerbaudo geom. Tullio.

POTENZA. — *Lauria.* — Calcagno Raffaele, Zaccara avv. Gaetano.
Terranova di Pollino. — Alberti Sebastiano.

RAVENNA. — Falchi Cesare, Guerci rag. Alfredo, Sama rag. Antonio.
Faenza. — Reggio ten. Amerigo, Rossi Antonio.
Fusignano. — Circolo Fusignanese.
Lugo. — Papotti cav. cap. Enrico.

REGGIO EMILIA. — Azzali Umberto, Baldi Giuseppe, Baldi Guglielmo, Beggi prof. Annibale, Bertacchi avv. Guido, Bertolini avv. Antonio, Bertolini rag. Giuseppe, Bonfiglioli Carlo, Bonini dott. Michele, Cagliari Ezio, Cagossi Romeo, Carè Giuseppe, Concornotti Giulio, Corradini rag. Alfredo, Cremaschi Corrado, Debò Guglielmo, Deon prof. Bart. Alfredo, Ferrari Ildebrando, Gazzotti Domenico, Panizzi cap. Leo, Pezzi Luigi, Pighini dott. Giacomo, Pozzi Claudio, Regazzoni Carlo, Reverberi Paolo, Rossi Alfredo, Rossi Pellegrino, Sacchi Livio, Soncini don Giacomo, Spadoni cav. Enrico, Suetta Luigi, Tondelli Fernando, Vivi Armando.
Casina. — Ugoletti Domenico.
Castelnuovo Monti. — Bruno Attilio.
Montecchio. — Baldi Nino, Comini dott. Roberto.
Rolo. — Bellini Francesco, Conetrali dott. Antonio.
S. Donnino. — Torricelli Amerigo.
Scandiano. — Creazzo Giuseppe. Erasmi Tommaso, Gazzotti don Bruno, Ghorubini Giovanni, Morsiani Renato. Olmi avv. Giovanni, Piazzi don Francesco, ZANNONI ROSINA.
Viano. — Giovannini dott. Giuseppe.

ROMA. — Antonelli conte Paolo, Baldini Mario, Ballerini Adolfo, Bartoli Avveduti Giovanni, Basevi Gino, Bassilichi Adolfo, Bodi Fosca, Boehmer Carlo, Bollati comm. Riccardo, Borsari Umberto Carlo, Brany Venceslao, Bremmi Giuseppe, Cicconi Ernesto, CLIFFORD CONSTABLE ROSINA, Comando del X Corpo d'Armata, Dalau Camillo, Daretti Giuseppe, D'Atri Arturo, Diomedi Goffredo, Foltran Ettore, Fumaroli Federico, Gramiccia Riccardo, Hunger Massimiliano, Lori Tomaso, Marchetti dott. Guido, Mattei Santi, Mattina cav. Filippo, Negrini Primo, Nicoletti Pietro, Ossoli Giulio, Osti Aldo, Pascoli Cesare, Pasolini Eugenio, Pirazzoli cav. rag. Viero, Ranzi ten. Filippo, Rossi Carlo, Sanguineti Filippo, Smeriglio Tommaso, Sonnino Aldo, Staderini dott. Alessandro, Vinardi Giuseppe, Vismara comm. avv. Francesco.
Anzio. — Bartoli Pasquale.
Genazzano. — Vannutelli conte Giuseppe.
Vignanello. — Cosi Dante.
Viterbo. — Dova Felice, Gaudio ten. Vincenzo, Marro ten. Ettore, Panizzoli rag. Augusto, Trani ten. Ernesto.
ROVIGO. — Griffani ten. Luigi
Adria. — Mancini rag. Pietro, Melloni Giuseppe.
Ceneselli. — Antonioli Angelo.
Loreo. — Nordio Luigi.
SALERNO. - *Cava dei Tirreni.* — Volpe ten. dott. Mazzini.
S. Angelo a Fasanella. — Codognato geom. Edoardo.
SASSARI. — Dau Mario, Galeazzo Vincenzo, Gatti Carlo, Obino Diaz Lorenzo.
Villanova Monteleone. — Flumene Meloni Salvatore.
SIENA. — Francioli Armido, Raymondi Tomaso, Spinelli Arturo.
Acquaviva. — Franceschini Riccardo, Luatti Valerio.
Bettolle. — Passerini Lorenzino.
Buonconvento. — Ricci Luigi.
Castelnuovo Berardenga. — Mirri dott. Ermete.
Colle Val d'Elsa. — Bertini Francesco, Paganini Angelo, Salvetti Raffaello.
SIRACUSA. — Lucchesi cav. magg. Cesare.
SONDRIO. — Albonico Leonardo, Bonomi Raffaele, Dussin Anacleto.
Chiuro. — Basci dott. Serse.
TERAMO. - *Corropoli.* — Flajani Gennaro.
Penne. — Tirone Gregorio.
TORINO. — Aimo Felice, Andreis Giorgio, Baroli Giovanni Batt., Biletta Giovanni, Borda rag. Remo, Bottini geom. Cesare, Botto ing. Ugo, Brunati Guido, Calabi Achille, Calcia Felice, Canale Carlo, Chiadò Viret Mario, Colla Ernesto, Converso Giuseppe, Costa rag. Oreste Ettore, D'Agostini Gustavo, Decker Carlo, Della Chiesa di Cervignasco conte ten. Alberto, De Robertis ing. Raffaele, Dionisio dott. Ignazio, Fano Giuseppe, Fino dott. Domenico, Fiorio Vittorio, Flecchia Felice, Formini Ercole, Gallina dott. Giuseppe, Gastaldi Eugenio, Gilardini Francesco, Giovanetti Pietro, Giraudo Mario, Goccione Enrico G., Gorio ing. Tullio, Graziano Alberto, Grognardi Duilio, Hustadt Heinrich, Incisa di Camerana march. Emilio, INCISA DI CAMERANA MARCHESA LINA, Leonardi Umberto, Maresti Giuseppe, Martini Francesco, Martorelli dott. Alessandro, Mastrella Chiaffredo, Mathieu Carlo, Migliore Francesco Paolo, Momo dott. Guido, Morelli Edoardo, Negri cap. Raffaele, Palestrino ing. Carlo, Pavia cav. Angelo, Peverelli Cesare, Pistonato Giuseppe, Pozzo Luigi, Pugliese Claudio, Quassolo Giuseppe, Ravicchio di Vallo ten. Adolfo, Rito Eugenio, Rogliatti geom. Mattia Giuseppe, Ruffini ing. Guido, Sartorio Giovanni, Saya dott. ten. Paolo, Sbarbaro avv. Mario, Sciaccaluga Stefano, Segre prof. Arturo, Sereno Luigi, Toso Luciano, Vignoli Giacomo, Villa Agostino, Voglino geom. Riccardo, Zanelli Mario.
Aosta. — Chiuminatto Amedeo, Pianfetti Francesco, Società *Augusta Pretoria Ciclo.*
Cambiano. — Berruto Giovanni.
Cirié. — Chiampo Achille.
Donnaz. — Charles Giuseppe, Giglio Tos Costantino.
Ivrea. — Bori Prelle Giovanni, Fenoghetto ten. Federigo, Guglielmi avv. Francesco.
Luserna S. Giovanni. — Revel Bruno.
Montalenghe. — Torreano Stefano.
Morgex. — Brun Angelo.
Pinerolo. — Gastaldi Giuseppe.
Susa. — Fontan geom. Biagio.
Valperga. — Trucchi cav. Vittorio.
Venaria Reale. — CHIARA GIUSTINA.
TRAPANI. — Sandias Angelo.
TREVISO. — Canesi ing. Gaetano, Coeli Silvio, Dalla Verde Agostino, De Luca Tullio, Hoenning O. Carroll Enrico, Marzinotto comm. Augusto, Negri Romano.
Castelfranco Veneto. — Marta avv. Girolamo.
Conegliano Veneto. — Barozzi Mario, Chisini rag. Giuseppe, De Negri Giulio, Gennarelli ten. Leonida.
Oderzo. — Cristofoletti Gino, Da Re Luigi.
Pieve di Soligo. — Foscari Augusto, Vendri Ruggero.
S. Maria R. — De Lanza Ugo.
UDINE. — Agricola conte Nicolò, Boldo ing. Enrico, Chiumarulo Michele, Fabbro Beniamino, Meneghelli Luigi, Pompoli cav. Domenico, Ronchi cap. Francesco, Scoffo cap. Ettore, Soliman Ferruccio.
Artegna. — Furchir Ernesto.
Buja. — Colussi dott. Luigi.
Cividale. — Cassutti Zaccaria.
Codroipo. — Ballico Luigi, Pasquotti Pomponio.
Faedis. — Borgnolo geom. Eugenio.
Moggio Udinese. — Coletti rag. Leo.
Osoppo. — Musurnana Giovanni.
Palmanova. — Rosso Ercole.
Pasons. — Picco Zeffirino.
S. Giorgio di Nogaro. — Percotto rag. Adonide.
Sedegliano. — De Campo Luigi.
Sesto al Reghena. — SANDRINI MARIA.
Spilimbergo. — Del Pin Grazadio.
VENEZIA. — Bressa Luigi, Fabris Favaro Garibaldi, Fico Giordano, Ghisalberti Guido, Mayer Giulio, Rossi ing. Antonio, Soave Amedeo, Tagliapietra Luigi, Tommasini Guido Alcide.
Chioggia. — Furlan Carlo, Galimberti Guido.
Dolo. — Ferrazzi Giovanni.
Mira. — Annoè Guglielmo, Zara Augusto.
Noale. — Beer ing. Mario, Kambo ing. Luigi.
VERONA. — Boniburini ten. Misraco, Cesaris Demel ing. Teodoro, Coco ten. colonn. Francesco, Cuboni ten. Ettore, Di Giorgio ten. Nicola, Franco conte cap. Alberto, Mazzi Virginio, Testoni Livio, Zampini Angelo.
Bonavigo. — Vettori Giuseppe.
Roncanova. — Zaffani Fernando.
S. Giorgio di Nogaro. — Marini Pietro.
S. Michele Extra. — *Circolo Ciclistico.*
VICENZA. — Cappello conte ing. Armano, Gallo rag. Ernesto, Maruzzi cav. colonn. Agostino, Vicentini Bruno.
Asiago. — Gandini Giulio.
Novoledo. — Ceroni Alfredo.
Valdagno. — Pozzolini Igino.
COLONIA ERITREA. - *Adi Caiè.* — CERBINO ANNA, Costa Arturo.
Massaua. — Ferschell Senofonte.
Saganeiti. — Canevari Albino.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Fischetti Luigi, Franellich avv. Giovanni, Grassi arch. prof. Gioachino, Jesurum Vittorio, Mulina Enrico, Perlatti Antonio.
Cervignano. — Basilisco Nicolò.
Dignano. — Sansa dott. Antonio.
Gorizia. — Rys Venceslao.
Pold. — Paulusch Teodoro.
TRENTINO. - *Condino.* — Angelini Giulio
Fondo. — Bertagnolli Luigi, Graziadei Giovanni, Paris Sebastiano.
Primiero. — Brunet Michele.
Rovereto. — COFLER SOFIA.
Trento. — Benuzzi Gerardo, Kofler Giorgio, Oesterreicher F. J., Perlini Germano.
PROVINCIE DIVERSE. - *Bolzano.* — Hellweger Luigi.
DALMAZIA. - *Zara.* — Buscolich Luigi, Crespi Onorato.

Francia.

Marsiglia. — Laurans Jules.
Parigi. — Corbin Paul, Gallico Alfonso Laporte Emile.

Germania.

Aquisgrana. — Meyer Paul W.
Berlino. — Gerber ing. Alfred, Martini Friedrich.
Calw. — Castiglioni Bruno.
Gross-Moyeuvre. — Tessore Francesco.
Hayingen. — Ribet Alberto.
Koenigstein. — Breul Bernardo Emilio.
Stettino. — Gebrüder Stoewer.

Inghilterra.

Ascot Berks. — Philips Anny A.
Ashton. — Steinmann C.
Londra. — Mantelli Francesco, Pollak R.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Lavorgo.* — Chiosso Domenico.
Locarno. — Bogni Giulio.
Lugano. — Ghelli Andrea, Volontè Umberto.
CANTON DI BASILEA. - *Basilea.* — Guarnieri D.
CANTON DI BERNA. - *Delemonte.* — Giugni Dante.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Gambotto Ernesto, Migliorini Lorenzo.
CANTON VALLESE. - *Saxon.* — Anselmo Franco.

AFRICA.

Mogadiscio. — Rovatti ten. Emilio.
Sfax. — Aurbacher Francesco.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Baltimore. — Knabe Ernest J. Jr.
Boston. — Bachmann Emil, Caffrey James F. M.
Bristol. — Gorham H. Thurber.
Dallas. — Russell Cleriton P.
Hartford. — Heublein Gilbert Fred.
Newburgh. — Aspinwall John.
New York. — Calvin Thayer Adams, Chapman Melville Douglas, Chittenden Lusk William, Furber Percy Norman, Stokes James, Storrs Richard S.
S. Paul (Minn.-ta). — Dean William B.

AMERICA MERIDIONALE.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Baratta Andrea, Berio Amilcare, Dell'Oca Santo, Jona Mario, Montagna Pasquale, Variglia Gustavo.
S. Nicolas. — Silicani Augusto.

Uruguay.

Montevideo. — Maini Gaetano.

AUSTRALIA.

Manilla. — Guy S. Lane, Smith L. S.

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

CAPRIOLO & MASSIMINO · MILANO
Via F. Guicciardini

ANNO XIII - N. 7

LUGLIO 1907

GRATIS AI SOCI
DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18 - 50

PERUGIA IN OCCASIONE DEL CONVEGNO TURISTICO DEL 25 E 26 AGOSTO, E DELL'ESPOSIZIONE D'ARTE ANTICA

L'Esposiz. d'Arte Antica Umbra.

Quarta per ordine di tempo in Italia, Perugia in questi mesi di primavera e d'estate tiene, nelle magnifiche sale del suo Palazzo Municipale, una Mostra di Arte antica Umbra.

L'importanza straordinaria che assume nel campo della storia e della critica dell'arte tale esposizione, oggi che con preferenza eletti ingegni di studiosi e di artisti dedicansi all'esame critico e comparativo di quanto il genio dei nostri padri seppe creare nelle epoche venturose dell'età di mezzo appare luminosamente. E la splendida Pinacoteca Municipale, nota per la raccolta quasi completa dei dipinti della Scuola Umbra, si è per tale circostanza arricchita di quanto ancora rimane di non toccato nella nostra regione, terra ideale d'artisti, e che purtroppo fu sì di frequente derubata dei suoi tesori dai potenti che vi ebbero dominazione.

Il leone ed il grifone sulla facciata settentrionale del Palazzo dei Priori.

Tutte le città della regione, ed anche del *di fuori*, le quali hanno lavori della Scuola Umbra, hanno con slancio generoso risposto all'appello di Perugia; tanto che tutte le arti, quali la pittura, l'oreficeria, la miniatura, il ricamo, l'intaglio, i tessuti, gli arazzi figurano degnamente ed in una raccolta importantissima e completa.

Il Convegno Turistico.

Mentre queste righe compaiono nella *Rivista* del T. l'Esposizione già da qualche mese è stata inaugurata, ed ha parlato di essa tutta la stampa d'Italia e dell'estero; e gli appassionati ed i cultori di cose d'arte per averli letti sui giornali quotidiani conosceranno i dettagli della festa: non è quindi quì il caso di parlarne.

Solo ci piace dire ai lettori della *Rivista* del Touring che

Perugia ha per la lieta circostanza combinato un programma di festeggiamenti che si svolgeranno durante il periodo di tempo in cui rimarrà aperta la Mostra; ed in essi la parte principale è stata molto razionalmente assegnata a spettacoli e feste che abbiano carattere educativo. Così hanno luogo fra gli altri un Concorso ginnastico, una Gara di tiro a segno, una Fiaccolata artistica e storica ed un Convegno ciclo-automobilistico, promosso dal fiorente Veloce Club Perugino e dal locale Consolato del T. C. I., che si terrà nei giorni 25 e 26 agosto prossimo.

Al programma, dal quale la Commissione incaricata si è studiata di allontanare quanto è addivenuto un tedioso fastidio, e malamente guardato da chi usa prendere parte ai Convegni, verrà data larga diffusione; e si spera che i turisti d'Italia vorranno cogliere l'occasione di tal festa per visitare una delle più caratteristiche città italiane, testimone vivente di un'età gloriosamente nota e da secoli spenta.

Perugia nella Storia.

In mezzo al verde degli olivi e dei vigneti, circondata dai boschetti di lauro e di platani, ombreggianti le ville che sparse si innalzano digradanti sulle pendici del colle, a 520 metri sulla superficie del mare s'erge l'etrusca Perugia.

La sua origine si perde nell'oscurità della preistoria. La dicono fabbricata dai Lidi tredici secoli prima di Cristo. Fu umbra, etrusca, romana: figura nella storia quale una delle dodici *Lucomonie* etrusche. Colonia romana nell'anno 713 di Roma durante la guerra fra Antonio e Ottaviano fu da questo vinta, e da Caio Cestio Macedonico saccheggiata e distrutta. Riedificata, fu dal primo dei Cesari riportata alla primitiva grandezza, ed a onore di lui chiamata *Augusta Turrena*.

Nell'età di mezzo appartenne a Totila dopo sette anni di assedio; passò quindi successivamente sotto il dominio greco di Narsete e dei Longobardi. Fattasi potente la Chiesa, fu sua; ma nelle lotte, pur parteggiando per i Guelfi, fu ribelle, e lottò sempre per mantenere le sue libertà.

La possederono poi Galeazzo Visconti, i Michelotti, Braccio da Montone ed i signorotti perugini Baglioni ed Oddi.

Caduta la sua libertà repubblicana, perchè vinta da Pierluigi Farnese figlio di quel Paolo III° che « ad coercendam Perusinorum audaciam » la regalò del forte Paolino, di cui il poeta canta:

La pensò Paol terzo una mattina
tra il latin de 'l messale e quel de 'l Bembo

e

...il Sangallo a la fortezza i fianchi
Arrotondò qual di fiorente sposa:
Gittolle attorno un vel di marmi bianchi,
cinse di torri un serto a l'orgogliosa.

La sua storia dopo quest'epoca si confuse con quella delle altre città dello Stato della Chiesa, distinguendosi però sempre per l'indocilità sua alla servitù teocratica.

Le nuove idee di libertà e d'indipendenza nazionale vi ebbero fino dagli albori del risorgimento italiano un vivo e costante focolare che mandò sprazzi di luce nei moti patriottici del 1831, del 1848-49 ed in quello più memorabile del 20 giugno 1859, quando il popolo sostenne un'eroica ed infortunata difesa contro le straniere prezzolate soldatesche papali che vi compierono stragi e nefandezze, le quali fecero inorridire l'Europa.

Nel settembre 1860 fu dalle truppe regolari ridonata alla grande famiglia italiana.

Tale fu Perugia nella storia politica.

Perugia nell'arte.

Ma se fama e gloria a lei vennero per quello che la sua forte e vivace popolazione compiè nel tumultuoso succedersi delle armate, vicende facili e comuni in quei tempi, di non meno fulgida aureola la sua fronte circondarono le opere pacifiche e superbe dei suoi figli immortali nelle arti del bello e del vero.

E fra i suoi monti e fra le sue campagne questa terra classica, anzi mistica, che la leggenda letteraria ci presenta come paese ricco di poesia trascendentale ed ascetica, e dove le genti vivono in sconsolata malinconia fra i canti della rassegnazione francescana e le laudi di Iacopone da Todi, dimostrazione palpante della fermezza, del carattere, della genialità dell'ingegno, della esistenza interrotta e costante del senso del bello e del grande sorgono le innumeri opere che oggi formano l'ammirazione di tutto il mondo.

E' con Oderisi da Gubbio, è con Bernardino di Betto (il Pinturicchio), con Pietro Vannucci (il Perugino), con l'Angelico, con l'Alunno, con lo Spagna, col Sassoferrato, col Giannicola, col Gentile da Fabriano che s'inizia quella scuola umbra che diè vita ed animò la pittura dei secoli quattordicesimo e quindicesimo, e che ebbe la più sublime delle sue manifestazioni nell'opera di Raffaello Sanzio da Urbino.

Nè quì soltanto fu grande la genialità del popolo umbro. Ruderi di costruzioni etrusche e romane abbondano nelle nostre città un dì fiorenti colonie dell'impero dell'*Urbe*.

Ma fu nell'età di mezzo, fu prima e dopo il rinascimento che l'Umbria ebbe nel campo della bellezza architettonica la più completa, la più grande manifestazione. Fu in quei tempi di quasi barbare tenzoni, fu mentre che le libere anime repubblicane abbattevano le torri dei signorotti feudali e sanguinarî, distruggendo nella lotta anche cose terribili e belle, che sorsero frà il sorriso indicibile della bellezza superba le maravigliose costruzioni che i moderni ammirano entusiasti.

I Monumenti di Perugia.

E di questi è ricca la nostra Perugia. Principale suo monumento è il *Palazzo dei Priori*, oggi Palazzo Municipale, imponente edificio della fine del decimoterzo e del principio del decimoquarto secolo. Belli specialmente il suo *portone* e la *porta laterale* prospiciente la piazza del Municipio, e sulla quale è appeso un trofeo di catene e di catenacci, sostenuto e guardato da un *grifone* e da un *leone* di bronzo, ricordante la vittoria di Perugia su Siena nell'anno 1358.

Nel Palazzo dei Priori, oltre lo splendido e storico salone dei *Notari*, sono la *Pinacoteca Vannucci*, preziosa e completa raccolta dei dipinti della Scuola Umbra, e la *Biblioteca Comunale*, che oltre di preziosi codici è ricca di settantamila volumi e di mille e settecento manoscritti. Fanno parte parimenti del Palazzo la *Sala del Collegio della Mercanzia* e quella del *Cambio*, che accoglie il *capolavoro del Perugino*.

Di fronte ad esso, e sulla piazza che dallo stesso Municipio prende il nome, ergesi maestosa e severa per la grandezza della sua mole e per il carattere dei suoi ornamenti la *fontana maggiore*, opera d'inestimabile valore degli architetti *fra Bevignate*, *Buoninsegna Veneziano* e *Rosso Perugino* e degli scultori *Pisani fratelli Giovanni e Nicolò*, tutti della fine del tredicesimo secolo.

E lungo sarebbe quì l'elencare i monumenti d'arte, le bellezze pittoriche ed architettoniche, i cimelî preziosi che ad ogni svolto di strada, che entro le sue case antiche e moderne accoglie e custodisce gelosa Perugia.

Noti nella storia dell'Arte italiana sono il *Duomo* in stile gotico (1437), il *Palazzo del Capitano del popolo* (1472), l'*Oratorio della Giustizia* (1461), l'*Arco Etrusco*

PANORAMI DI PERUGIA:

1. La città vista da oriente. — 2. La città vista dalla chiesa di S. Pietro. — 3. La città vista dal giardinetto. — 4. Parte settentrionale della città, vista da Porta Sole.

o *di Augusto*, le chiese di *S. Domenico* (1304) e di *S. Pietro*, (quest'ultima superba costruzione del secolo undicesimo e ricco museo di tesori d'arte pittorica e scultoria), il *Museo* di antichità etrusche, romane, medioevali dell'Università, e le tante altre opere in cui da fra Bevignate all'Alessi « tanti maestri del genio profusero le loro maestrie ».

Il Giardinetto.

Su di esse però, per la bellezza magica che l'orizzonte ed il sole in un abbraccio esuberante di vita e di godimento gli apportano, ride ripieno di grandezza il *panorama dal Giardinetto*.

E quivi

....................ove l'altera
Mole ingombrava di vasta ombra il suol
Or ride amore e ride primavera,
Ciancian le donne ed i fanciulli a 'l sol...

sulle rovine della *Rocca Paolina* Perugia ha edificato il suo più bel monumento moderno. E affacciandosi al parapetto di quel terrazzo fiorito è un senso di maraviglioso stupore che s'impadronisce di noi. Davanti a quello sconfinato spettacolo l'animo nostro è preso dallo sbigottimento, e nelle vene sentiamo scorrere il tremito dell'impossibile.

E mentre l'occhio spazia dal Catria e dal Cucco nevosi al brullo Soratte ed all'Amiata dalla cima azzurra, e girando,

per questa chiostra di bei monti

formata dalle cime della Sibilla, del Pennino, del Vettore, del Subasio e dei contrafforti appenninici, ripieni di misticismo e di mestizia, che muraglia eterna racchiudono le valli del Clitunno, del Topino e del Tevere fumanti per le sudate opere dei bei giovenchi che l'umbro bifolco dalla fronte ampia e dal profilo classicamente duro con la mano esperta conduce e le rende campagne ubertose e remuneratrici all'umano eterno lavoro, l'inno vibrante della soddisfazione conquistatrice pel compiacimento indicibile erompe dall'animo e la bocca ripete col poeta...

E il sol ne 'l radïante azzurro immenso
Fin de gli Abruzzi a 'l biancheggiar lontano
Folgora, e con desio d'amor più intenso
Ride a' monti de l'Umbria e a 'l verde piano.

Io non so che si sia, ma di zaffiro
sento ch'ogni pensiero oggi mi splende,
Sento per ogni vena irmi il sospiro
Che fra la terra e il ciel sale e discende.

Ogni aspetto novel con una scossa
D'antico affetto mi saluta il core,
E la mia lingua per sè stessa mossa
Dice a la terra e a 'l cielo, Amore, Amore.

GIULIO MAJONI.

I più bei punti di vista d'Italia.

Abbiamo invitato, nel numero precedente della *Rivista*, ogni socio a rispondere a questa domanda:

Quale è il punto di vista, in Italia, che Le ha fatto la maggior impressione? In altre parole: quale è, secondo Lei, il più bel punto di vista in Italia?

Molte sono le risposte pervenuteci. Ne cominceremo la pubblicazione nel prossimo numero. Intanto raccomandiamo, a quanti altri ci scriveranno, la concisione. Pochi dati, chiari e precisi, uniti con qualche fotografia o cartolina illustrata, bastano.

SUL TRASIMENO

Col primo di maggio ha cominciato nuovamente a fare servizio sul Lago Trasimeno il battello *Concordia* della *Società di Navigazione sul Trasimeno*.

Con criterio pratico il nuovo direttore, dott. Grifi, ha compilato con cura l'orario delle corse del nuovo battello.

Due sono le classi che attira il Trasimeno.

Quella popolare, che la domenica festeggia il dì del riposo, va a tuffarsi nella pace e nella calma del Trasimeno, fa un buon pranzo, una bella gita sul battello, si rallegra, fa provvista di buon umore e di nuova lena per il lavoro della ventura settimana. Per questa classe c'è un servizio di corse popolari con due gite a San Feliciano, e nell'intervallo fra queste, varie gite a Isola Maggiore.

Il battello « Concordia ».

V'ha poi un'altra classe di persone che vuol godersi il Trasimeno con pace, gustare le bellezze naturali della regione laghigiana, ammirarne le verdeggianti isole, i castelli medioevali, e per essa nel giovedì c'è una corsa speciale, che chiamerei di lusso, perchè ha la specialità di fare il giro del lago con fermata di circa due ore a Castiglion del Lago, di visitare il vasto e maestoso castello medioevale dei duchi della Cornia, il quale come immane vascello spinge la prua rialzata entro le onde del Trasimeno. Chi abbia la buona idea di salire poi l'alta torre del maschio del castello, potrà spaziare lo sguardo sulla immensa distesa del Trasimeno e della verde pianura della Chiana.

Da Castiglione poi il battello *Concordia* porterà i gitanti all'Emissario, opera romanamente condotta, il quale serve a smaltire il soverchio delle acque del lago ed è stato causa del risanamento di tutta la regione trasimenica.

La palazzina della direzione.

Dall'Emissario il *Concordia* volgerà la prua a Passignano, dopo aver dato una capatina a San Feliciano, a Monte del Lago, a Torricella, villaggi incantevoli che occhieggiano sulle rive del Trasimeno.

Queste corse del giovedì di necessità dovranno riuscire gradite specialmente ai forastieri che in questi giorni accorrono alla splendida Esposizione di Arte antica a Perugia, giacchè mentre a Perugia ammireranno i portenti dell'arte e maraviglieranno di quanto fu fatto dai nostri antichi, sul Trasimeno, su questo lago ricco di memorie e di incantevoli panorami, godranno per gli occhi del fascino che è dato dagli spettacoli della natura.

Perugia viene completata dal Trasimeno, perchè quanto non può andare disgiunto da quella, ed uniti si armonizzano e l'arte si sposa alla natura.

Tutta l'Umbria fatta bella dalla primavera avanzata sorride; e le nostre vallate, le nostre pendici, daranno, festose, il saluto ai fratelli che giungono.

DIVAGAZIONI TURISTICHE

(A proposito dei Fogli Civitavecchia e Frosinone della Carta d'Italia del Touring).

Consoci, permettete che vi intrattenga da un punto di vista speciale dei due Fogli dal titolo Civitavecchia e Frosinone — che il Touring vi ha spediti o sta per farvi giungere in questi giorni. — Vi prego: contemplateli un momento, spiegati davanti a voi; cercate, con un po' di volontà e di fantasia nell'intonazione dei colori, nel tratteggio dei monti, nel «filaggio» celeste delle acque, nel verde dei boschi, nella rete delle strade, la suggestione plastica del paese rappresentato... e leggeteli.

Parlano le tele nelle pinacoteche; nei palazzi, nelle chiese le mura frescate dicono, per magistero dell'arte, quasi con parole vive, storie passate e sentimenti eternamente nuovi. Perchè dunque non potrebbe anche una carta geografica, all'infuori della sua freddezza di documento scientifico trovare il calore di un proprio linguaggio? Se le pagine dei libri commuovono e trascinano quando l'arte dello scrittore è sapiente e sottile, perchè i fogli di una Carta d'Italia non potrebbero essere «sentiti» come strofe di un canto alla Patria? Bella e suggestiva è la fattura dei nostri due Fogli, e, ancor più, trattasi del Lazio, che ha storia più gloriosa di ogni altra regione e paesaggio in ogni punto magniloquente.

Mirabile zona, questa laziale, adesso invasa con slancio dal turismo indagatore, solcata ormai da ferrovie, da strade note e battute, ove appena permane qualche ricordo della scarsa sicurezza di tempi vicini, traversata a volo dalle automobili così spesso insipienti divoratrici di spazio, dalle biciclette docili alla sosta meditabonda, che è la felicità di ogni turista intelligente: mirabile zona, contigua ad altre non meno meravigliose, che altri fogli della nostra Carta illustreranno fra un mese: in essa natura e uomini posero in serbo nel succedersi dei secoli, pazientemente, le bellezze e le memorie cui ci inchiniamo, frementi di patria devozione.

I Vulcani, i Laghi.

Osservate i monti e le acque in questi due Fogli, che per mia preghiera vi tenete davanti. Ecco tre gruppi caratteristici: i vulcani Volsini, col gran lago di Bolsena; più sotto i vulcani Cimini, col lago di Vico nel profondo cratere, e ancora più a mezzogiorno i vulcani Sabatini col cerchio del lago di Bracciano. Ben vedonsi dai centri crateriformi irradiare a ventaglio i lunghi e stretti valloni incisi tra le correnti laviche; anche i turisti, sulle strade, avvertono l'avvicinarsi di questi luoghi di convulsioni telluriche, pel rossiccio o bluastro colore delle aspre breccie basaltiche o trachitiche.

Ben diversi ed altrimenti caratterizzati dal tratteggio, sono nella Carta i monti della Tolfa, tormentati di valloncelli contorti, fra Civitavecchia e Bracciano, le ondulazioni tagliate da borri profondi della Campagna e le creste lunghe, regolarmente orientate dei Lepini e degli Ausoni.

Così ogni formazione geologica è resa all'occhio da un graficismo tipico. I turisti, che sanno il profondo godimento del succedersi dei paesaggi propri di ciascuna formazione, intuiscono dall'effetto plastico del disegno il

La Via Appia.

Via principale dell'antica Ostia.

Mura di Anco Marzio a Ostia.

profilarsi dei panorami, il colorirsi dei terreni, sentono risvegliarsi i ricordi attaccati ai luoghi veduti, così come talora un piccolo oggetto, vecchia cara memoria di viaggio, ci ridipinge tempi trascorsi, persone conosciute, sensazioni sopite.

Magnifico tra i laghi è quello di Vico; il rosso ed il bruno delle strade fanno presentire, già dalla Carta, la fatica di raggiungere la cresta del grande cratere, in fondo al quale — quasi quattrocento metri in fondo — giace uno specchio d'acque limpide in cornice verde, e dallo specchio sorge un cono perfetto, Monte Venere, altissimo, coperto di boschi. Pascarella amava, fra tutti, questo lago silenzioso.

Non meno bello, ma in altro modo, è il lago di Bolsena. Lontano da ogni ferrovia, toccato da poche strade, nascosto fra rive deserte, a chi lo contempla al mattino dalle alture di San Lorenzo Nuovo, appare immenso, nel contorno frastagliato dei suoi colli. Due isole, la Bisentina e la Martana si levano tra le onde con ruderi medioevali; a destra ed a sinistra di Marta si alzano alti monti; sulla costa del maggiore fiammeggia nel sole la cupola della cattedrale di Montefiascone. Il cocuzzolo, coronato dalle alte torri squarciate della Rocca, domina un panorama vario ed immenso, che si estende all'Amiata, alla valle del Tevere, al Piano di Viterbo picchiettato di innumerevoli case, ai boscosi monti Cimini, alla vallata della Marta, verso Toscanella. Ma l'occhio è incantato dal lago turchino, incastonato giù dal ripidissimo pendìo, trecento metri più sotto, entro l'anello di colline dorate.

La linea crateriforme è evidentissima anche nel lago di Bracciano e si gode meglio che da ogni altro punto, dai terrazzi del Castello degli Orsini, che la munificenza di un Odescalchi va oggi restituendo agli splendori antichi. Quel nido d'aquila signoreggia il rotondo vastissimo bacino, chiuso in un anfiteatro tranquillo di colline, campo di caccie alla volpe ed al cervo. Le acque sono fredde, profonde, chiare, là sgorga la corrente che l'acquedotto Traiano, restaurato da Paolo V, conduce alla fontana monumentale del Gianicolo.

Dietro, in un'altra depressione, è il lago di Martignano, e poco più in là l'alveo disseccato di Stracciacappe, e, più lontano, la circolare valle di Baccano: tutti crateri nettamente precisati dalla struttura, come la nostra Carta ci mostra benissimo. Oggi messi verdi o bionde frammezzate di papaveri e di fiordalisi coprono le ricolme ed addormentate bocche ignivome, che nel solleone estivo, grevi di ardente aria immota, sembrano riverberare gli antichi fuochi.

Le Lagune.

Ma un altro genere di laghi è descritto nei due Fogli, in forma grafica non meno evidente: voglio dire quelli posti lungo mare fra i tumuleti e le paludi. Ecco il lago di Fogliano, pescosissimo, che si estende per 6 chilometri, di cui le acque fluiscono al lago dei Monaci. E da questo per la Fossa Papale, passano poi al lago di Caprolace, stretto, lungo 7 chilometri, congiunto dalla Fossa Augusta (i nomi ricordano che già Roma imperiale e papale avevano una preoccupazione pontina) al lago di Paola.

Questo per ben otto chilometri si spinge in mezzo alla selva di Terracina e, lungo le rovine di Circe, al Monte Circeo. Infine è il lago di Fondi, non meno grande, sulle cui rive alla Portula (oggi Portella) i Romani si batterono contro i Sanniti.

Queste lagune sono straordinariamente interessanti; la Carta ne fa già quasi supporre la fisionomia; ma non può più dimenticarla chi l'ha davvero per una volta penetrata. Verso il mare il «tumuleto», lieve elevazione sismica costiera, coperta di fitte pinete, che trattengono le mobili dune sabbiose. Verso l'interno le acque limpide dei laghi si nascondono lungo le rive dei canneti che vanno a morire sotto il mantello delle farnie gigantesche, dei lecci nereggianti, dei sugheri, tra cui s' intreccia il sottobosco inestricabile. Guardate la Carta, com'è tutta verde tra Fiume Sisto ed il mare: la Selva di Cisterna, le Macchie di Caserta, di Quarto, di Bassiano, la Selva di Terracina, il Bosco del Salto, la Selva Vetere coprono immense estensioni, che si appoggiano ai laghi della palude. Di tratto in tratto, a grandi distanze, nelle radure asciutte, si leva cinereo ed acre il fumo di carbonaie sperdute, vegliate da uomini vestiti di pelli, inospitali, indifferenti, chiusi, selvaggi. Le peste degli animali tracciano sentieri tortuosi nelle bassure erbose a lungo semisommerse dopo ogni pioggia. Di luogo in luogo sono scene solenni e grandiose di solitudine, masse dense di pini ombrelliferi levati nel cielo libero, intorno a mobili praterie fluttuanti sugli stagni; nè talora a completare il quadro manca il rudere antico, che s'alza nel luccicore delle acque. Lucertole e ramarri corrono a guizzi sull'asciutto e si arrestano stupiti; le bisce d'acqua increspano a nuoto le superfici, levando fuori il piccolo capo bieco, che mette ribrezzo; mosconi rumorosi, libellule, vespe, farfalle, sciami di mosche e di zanzare malefiche ronzano secondo le stagioni e le ore. Sul lago di Fogliano errano poche barche primitive, non dissimili troppo da quelle etrusche, navigate da pescatori

Bolsena ed il suo lago.

rozzi, muti come i luoghi, intenti ogni giorno a mandare attraverso il bosco pesci alle stazioni della ferrovia di Terracina.

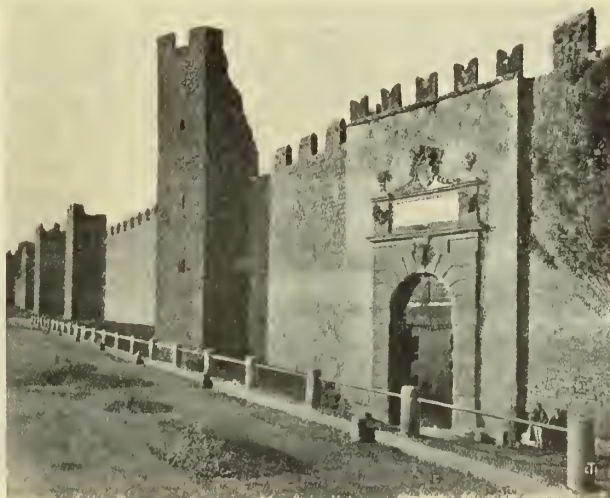
Indimenticabile impressione dànno questi laghi sconosciuti e strani. Il fantasma tragico della malaria li avvince d'autunno nella sua maledizione. Ma nella stagione sicura, il turista dallo spirito stanco scopre qui un singolare contrapposto alla sua vita nevrastenica di ogni giorno, un luogo di rifugio libero dagli uomini.

I Boschi, le Strade.

Nè qui soltanto sono i boschi del territorio descritto dai due Fogli magnifici. Gli amatori degli alberi solenni, delle macchie ombrose, discrete e sane ove gli uccelli cinguettano o cantano a distesa, possono trovare altrove solitudini più felici: la Selva del Lamone (ora non più così lontana da ogni via dacchè un servizio di automobili passa per Pitigliano), la Macchia Grossa e quella del Fogliano (sul versante occidentale dei Cimini), e tante altre sono asilo impareggiabile per tranquillità, paradiso dei cacciatori di penna e di pelo.

E noi ciclisti possiamo meglio d'ogni altri, recarci da Fiumicino pei nudi Tumuleti di Porto — presso il Portus Augusti — al Pineto che è tra la strada di Maccarese ed il mare, od andare errabondi nel Pineto di Castelfusano. Com'è bello spiare là nell'ombra la ghirlanda bianca che il Tirreno posa con vicenda continua sulle molli spiaggie e queste suggono assetate come un bacio, seguire le volate candide dei gabbiani al largo e quelle nere dei corvi nelle terre, le vele gemelle dei paranzi d'Anzio e Nettuno, che solcano l'onda, unite nascostamente dal vincolo delle reti immerse! Come riposa l'aggirarsi fra i cespugli dorati delle ginestre, le eriche dai fioretti bianchi, gli oleandri rosei o nivei, i ginepri, nell' effluvio acuto della menta e dell'assenzio!

E, consoci, guardate ancora i due Fogli ispiratori. Immaginate le strade quali sono oggi e quali diciotto o venti secoli fa. Le grandi arterie odierne sono ancora ricalcate sulle orme delle antiche, anzi in più punti di esse durano gli stessi poligoni di selce posati da consoli ed imperatori. Guardate la classica Appia nella Palude Pontina; ancora adesso è in rettilineo sul tracciato romano per 42 chilometri, fiancheggiata dalla quadruplice fila di olmi, tagliata dalle fosse migliari che convogliano le acque lente al collettore della Linea Pia. La Appia, nell'ubertosa pianura prosciugata che attraversa, tocca ancora le « Tres Tabernae » (Cisterna), il Foro Appio, Suessa Pometia e allo svolto di Terracina, gira lungo l'alta parete di pietra, che

Piazza del Palazzo Pubblico a Viterbo.

Porta della Verità a Viterbo.

Appio Claudio tagliò con ardimento, incidendovi a grandi caratteri, ad altezza d'uomo, la misura del taglio: CXX. Tutto, di questa strada, respira l'antico. Il racconto del viaggio di Orazio è quasi istoriato nelle colonne migliari e nei ruderi che sorgono dal ciglio stradale; si pensa al tempio della dea Feronia, ove sostavano i viaggiatori prima di Terracina; si vede lontano emergere, come isola dai vapori della palude, il monte Circeo, pieno di ricordi mitologici, e dappresso, in alto, la poderosa base del Palazzo di Teodorico.

E guardate anche l'altra grande arteria, la Cassia: da Ponte Milvio lascia il Tevere, riceve poco oltre la Via Trionfale; alla Madonna di Bracciano si biforca, e mentre a sinistra se ne parte la Claudia verso Vetralla, essa prosegue attraverso la brulla Campagna. Da Ronciglione sale ai panorami del Cimino, si affaccia alla Posta di Montagna verso il Piano di Viterbo, scende a questa superba accolta di avanzi medioevali, risale all'altezza di Montefiascone, vede in San Flaviano la monumentale memoria della risibile impresa del Fugger coll'*est est est...*

Nè meno importante è l'Aurelia, conosciuta dai ciclisti nel suo primo faticoso tratto col nome sinistro di strada della Malagrotta, ma che poi segue il piano ondulato fin verso la stazione balneare di Santa Marinella e Civitavecchia, ove i monti Ceriti la spingono al mare, quindi si addentra nella Maremma, dirigendosi verso Grosseto. Che poesia inesauribile in questo tragitto di Campagna Romana e di Maremma! Gli scrittori ne colgono certi aspetti particolari, i pittori ne fissano qualche punto più colorito. Ma il turista è più fortunato: gode tutte queste impressioni riunendole in una catena ininterrotta: poesia di golfi sparsi di velette bianche, scorte oltre le praterie declinanti alle spiaggie o da sopra la linea scura dei pini allineati sui lidi; quadri di grigi bovi dalle lunghe corna, tranquilli al pascolo nelle distese verdi; greggi immobili nei chiusi o sparsi fra sterpi e macigni; villaggi in cima ai colli lontani e aguzze capanne di paglia coi puledrini galoppanti pazzamente intorno e i torvi pastori « fermi come pilastri di acquidotto ». Altrove sono quercie, olivastre, sugheri in macchie serrate, campi ingrati di asfodeli dai rametti invasi da lumachelle, fronti ferrigne di roccia con ampie caverne, ove albergarono forse i Fioravanti e gli Ansuini. Sono, colà, albe frizzanti di brezza marina, canicole brucianti, tramonti di rame, di fuoco, di viola: quei tramonti gloriosi del Tirreno che incendiano l'Argentario e il Giglio.

Nel paese si spande la maestà dei nomi. Ogni luogo si fa intendere. Tosto fuori di Roma è la via Cornelia, e più là, a Malagrotta, il Fosso che ancora a memoria porta il nome di Galera, poi, sulla destra, Lorium. A Palidoro è Baebiana; Palo è Alsium; sull'altura Cerveteri conserva nel suo seno gli ipogei dei Tarquini.

A Santa Severa è Pyrgi, e da Civitavecchia quasi si vedono le Terme Taurinae. Poi avanti ecco in alto la sfilata delle torri di Corneto Tarquinia, il suo acquedotto medioevale, il suo Castello di Matilde. E bisogna salirvi, per il Palazzo Bruschi, ma ancor più per i due musei, i più doviziosi del mondo di vasi ed ori etruschi: meravigliosi musei, appetto dei quali spariscono le raccolte etrusche del Louvre, quelle di Bologna, di Perugia, di Chiusi e ogni altra e forse primeggiano solo ancora pei bronzi quella di Firenze che raccolse le ricchezze di Vetulonia e per le urne cinerarie il Museo Guarnacci di Volterra. E Corneto ha anche la sua immensa necropoli lungo la strada dei Monterozzi, che perciò segnammo di grande comunicazione nella nostra Carta. E più addentro, v'è, presso il vallone abbandonato del Biedano, la necropoli di Norchia, dove le tombe aperte nelle spelonche del monte, inghirlandate di rose selvatiche, dànno davvero l'impressione di un cimitero millenario, dove Natura stessa onora di memori fiori la Storia.

E l'Aurelia Etrusca va avanti, passa il bivio di Toscanella ove sono i due templi medioevali ed il castello così pittoreschi, passa la Fiora che scende da quell'oasi verde che è l'Amiata, da quella regione così bella ed impervia dove sono le rovine di Castro ed i ruderi di Vulcia, passa il confine tosco-laziale al Fosso del Chiarone presso il diruto palazzo dell'antica dogana...

Così potrebbesi parlare, con non minore ornamento di grandi ricordi, quasi di ogni altra strada di quelle che compaiono nei due Fogli. Ognuna ha splendori che le sono propri e ritrae dalla vicinanza di Roma riflessi che non morranno. La Portuense, col Porto Traiano e la bonifica di Maccarese; l'Ostiense con Ostia Antica di fronte all'Isola Sacra, e la torre del Sangallo e la coraggiosa bonifica ravennate; la Trionfale, che gira intorno all'Osservatorio di Monte Mario ove nella antica Villa Barberini è il cardine meridiano della nostra Carta; la Flaminia, che si vede toccare Civita Castellana posta fra un ponte pittoresco e uno imponentissimo, levante nel cielo il suo poderoso maschio del Sangallo accanto ad una magnifica facciata di chiesa miniata dai Cosmati coi loro mosaici tassellari; la Anziate e la Severiana, che da Anzio mettono poi a Nettuno, al poligono di artiglieria, ai boschetti che circondano quella mirabile Torre Astura, ove Corradino giovinetto fu tradito e imprigionato ed ove affiorano nel mare le mura algose della villa di Ciccrone.

* * *

Ora, chi mi ha letto sin qui, comprende bene che non è bizzarra la mia domanda: perchè non potrebbe una Carta geografica — bella come quella del Touring — attingere nel proprio valore di documento scientifico la forza di assurgere ad ispiratrice di un poeta del Paese? Intendo del paesaggio, dei ricordi, degli uomini...

Ho dato l'argomento all'epopea. Venga ora il cantore. Io continuo a preparare la Carta...

L. V. Bertarelli.

NB. — La spedizione dei fogli Frosinone e Civitavecchia è cominciata il 29 di giugno e sarà prestissimo ultimata tutto essendo pronto.

Si spera entro il luglio, tutto al più ai primi di agosto di poter incominciare la spedizione dei fogli Roma e Napoli, che si riattaccano ai due precedenti e coprono insieme ad essi una zona di altissimo interesse turistico. Il Roma e il Napoli sono entrambi terminati di incidere, ma la loro straordinaria ricchezza di particolari topografici e storici li rende di correzione pesante e delicatissima. Il Napoli è per giunta un po' più grande degli altri fogli, per conservare l'unità tipica del golfo partenopeo di cui non si volle staccare (come avrebbe imposto il taglio regolare della Carta) la penisola Sorrentina.

Panorama di Frosinone. (*Fot. Francesco Stracca Proprietà riservata*).

IL CONGRESSO GEOGRAFICO DI VENEZIA

A Congresso finito.

Venezia, 1 giugno.

Con una gita istruttiva ad una valle di pesca — illustrata ieri sera da una conferenza da parte di quell'apostolo infaticabile che è il prof. Davide Levi-Morenos, papà di tutti i pescatori e di tutti i pesci dell'Adriatico — si chiude oggi questo laborioso ed importante Congresso; e non credo inopportuna — anche se pubblicata un po' in ritardo — qualche nota su questa riunione di tante persone le quali, dopo avere così animatamente e cortesemente discusso fra di loro per una settimana, si disperdono, per non trovarsi tutte assieme mai più, ma pur sentendosi legate da relazioni e vincoli che non riusciranno inutili alla scienza.

Gli aderenti.

Gli aderenti al Congresso (comprendendo nel numero anche gli Istituti, Associazioni, Scuole) furono ben 660; di questi vennero quì circa 400; e ben 200 di essi presero parte attiva alle discussioni; e questo numero sembrerà veramente straordinario a quanti ricordano Congressi con 1000 aderenti, dei quali forse 10 intervenivano alle discussioni, mentre gli altri andavano a passeggio... in attesa dei giorni delle gite e delle ore dei ricevimenti.

Fra i presenti e gli aderenti si notava quanto di meglio vantano le Scuole superiori nel campo geografico, tanto nei veterani, come il professore Vittore Bellio della R. Università di Pavia ed il professore

Valle di Pesca del Cavallino.

Filippo Porena della R. Università di Napoli, come fra i giovani, dei quali basterà ricordare i professori Giuseppe Ricchieri di Milano, Mario Baratta di Pavia, Cosimo Bertacchi di Palermo, Luigi De Marchi di Padova, Carlo Errera di Pisa, Pietro Sensini di Firenze, Bernardino Frescura di Genova, Guido Cora di Roma, Giotto Dainelli di Firenze, Gabriele Grasso di Messina, Primo Lanzoni di Venezia, Carlo Maranelli di Bari, Sallustio Marchi di Milano, Olinto Marinelli di Firenze, L. F. Pullè di Bologna.

Meno rappresentate erano le Scuole secondarie, e ciò, astraendo da altre cause, principalmente perchè i soli Istituti tecnici hanno vere cattedre e veri professori di geografia, mentre nelle altre Scuole secondarie questa scienza importantissima, e che ha tante applicazioni pratiche, è trascuratissima, e considerata come la servetta di qualche altra scienza. Tuttavia, se non numerosi, anche gli insegnanti (e non dimentico le colte insegnanti) erano (o presenti o aderenti) fra i più noti e valenti: e basti ricordare fra i molti Giuseppe Bruzzo di Firenze, Gottardo Garollo di Milano, Pietro Gribaudi di Parma, Mario Longhena di Bologna, Luigi Marson di Mantova, Francesco Musoni di Udine, Pier Liberale Rambaldi di Venezia, Paolo Revelli di Milano, Assunto Mori di Como, Medardo Morici di Firenze, ed altri ancora.

Nè mancavano gli studiosi non insegnanti, quelli che il compianto Marinelli chiamava « gli irregolari » e basti quì ricordare Arcangelo Ghisleri, il senatore Giuseppe Vigoni, il nostro L. V. Bertarelli, il cartografo De Agostini, L. F. De Magistris, il dott. Roberto Almagià, ed altri numerosi.

Chi ricorda il Congresso Geografico di Venezia del 1881, e la miseria italiana in questo campo allora lamentata, e vede ora questo rifiorimento degli studî geografici anche fra noi, ed il numero notevole di valenti ed operosi cultori italiani di questa scienza, non ha che da rallegrarsi.

Esercito ed Armata.

Viva parte presero al Congresso, (non solo coll'adesione e coll'intervento, ma anche portando notevole contributo con relazioni e con discussioni) i rappresentanti dell'esercito e dell'armata.

Il generale Crema direttore del R. Istituto Geografico Militare (sui cui recenti lavori si ebbe una notevole relazione) presiedette varie adunanze; e dell'Istituto sono pure da ricordarsi il prof. A. Andreini (che riferì sul concetto e limiti della geografia matematica) ed il prof. Attilio Mori.

Il prof. E. Caputo, tenente colonnello di stato maggiore, e rappresentante la Scuola di guerra in luogo del generale Porro (che fu dolentissimo di non poter intervenire) parlò dell'arte militare e dell'attuale indirizzo degli studî geografici in rapporto ad essa.

Largamente rappresentata era pure la R. Marina; e quì è da ricordare che il ministro Mirabello diede al Congresso il più largo appoggio. Il comm. Gianotto, direttore del R. Istituto Idrografico di Genova, riferì sui lavori di questo nell'ultimo triennio; il comm. P. Leonardi Cattolica, segretario del Consiglio superiore della Marina, prese viva parte alle discussioni nella Sezione scientifica; il tenente di vascello dott. A. Alessio riferì sulla campagna di navigazione della R. Nave Calabria.

Due delle tre conferenze furono tenute da ufficiali di marina: una dal comm. Cattolica sui *Fari e segnali*, e l'altra dal tenente di vascello G. B. Tanca sul *Benadir;* conferenza che fu molto commentata nei privati colloquî e nei giornali, e che fece sorgere il desiderio che, nei Congressi futuri, anche le conferenze possano venir seguite da una qualche discussione.

Fu osservato che i nostri ufficiali di marina, pronti alla difesa della patria se scoppiasse la guerra, portano in tempo di pace un continuo e notevole contributo alla scienza geografica. Altrettanto si può dire degli ufficiali di terra, e specialmente di quelli degli Alpini, i quali alla conoscenza dei nostri monti vanno portando ogni giorno un contributo tanto prezioso quanto ignorato; e sarebbe opportuno che anch'essi fossero rappresentati al futuro Congresso geografico.

I Lavori.

In tutte e quattro le Sezioni si ebbero temi, memorie, comunicazioni della massima importanza.

Nella prima (scientifica) si sentirono delle vere novità, specialmente in quanto riguarda lo studio dei mari; nella seconda (economica) si notò che va prendendo (ed è bene) sempre maggiore sviluppo la geografia economica, la quale tocca le questioni che muovono il mondo, e si sentì parlare con competenza di ferrovie, navigazione interna, linee di navigazione, e degli italiani all'estero; nella terza (didattica) si ebbe una discussione ampia, chiara, esauriente, e quale mai s'era avuta prima d'ora, sull'indirizzo scientifico e pratico da darsi agli studî della geografia nelle nostre Scuole; e la quarta (storica) ebbe per frutto l'istituzione (su proposta del prof. Rambaldi) d'una *Società Ramusiana* (per la pubblicazione ed illustrazione di carte antiche, relazioni di antichi viaggiatori, ecc.) e l'intesa su varie pubblicazioni. E quì sarà forse utile ricordare a chi l'avesse dimenticato che Giambattista Ramusio (nato a Treviso nel 1485, morto a Padova il 10 luglio 1557), fu un diplomatico veneto il quale fece una famosa raccolta di relazioni di viaggi (raccolta che fece dimenticare tutte le altre che la avevano preceduta) della quale il primo volume uscì nel 1550, il secondo nel 1555, il terzo nel 1565, dopo la morte del compilatore. Il Ramusio era in relazioni con viaggiatori, curiosi, dotti, e potè dare perciò una raccolta svariata ed interessante.

Prof. P. L. Rambaldi.

Al Congresso non mancarono (in numero però esiguo), le comunicazioni su scoperte di cose... scoperte da un pezzo, le discussioni su argomenti con tanto di barba, le ripetizioni di coloro che vanno trascinando di Congresso in Congresso le loro fissazioni, i duplicati sullo stesso argomento; ma a questi piccoli inconvenienti metterà riparo il nuovo statuto per i Congressi geografici.

A dimostrare la vera importanza di questo Congresso usciranno (un volume in luglio e l'altro in dicembre) 1000 pagine di *Atti*.

L'Opera del Touring.

Nella riunione pomeridiana del giorno 27, tenutasi nella sala maggiore dell'Ateneo, nella Sezione terza, riuscì di grande interesse, per quanti si occupano della diffusione della coltura geografica, la comunicazione fatta dal dott. G. De Agostini e dal comm. L. V. Bertarelli sulla Carta d'Italia del Touring al 250 000.

Il De Agostini, dopo aver ricordato che dell'idea d'una carta intermedia tra il 100 mila ed il 500 mila del R. Istituto Geografico Militare si era già fatta parola nel Congresso geografico del 1901 a Milano, trattò della costruzione, redazione ed esecuzione della Carta, dando ampî dettagli sul procedimento del lavoro, e dimostrando come esso corrisponda, per concetto e per esecuzione, alle esigenze della scienza ed allo scopo pratico a cui la carta è destinata.

Il comm. Bertarelli parlò quindi del largo contributo dato dal Touring per quanto riguarda l'aggiornamento e la correzione della carta, e ricordò le speciali notizie da esso fornite.

Non fu senza una certa sorpresa che si è udito come si possa studiare e lavorare anche fuori della Scuola, e come si possa utilmente e con rigore assoluto far collaborare migliaia e migliaia di persone, cioè tutto il pubblico, ad un lavoro di questo genere.

Palazzo dell'Ateneo
Sede principale del Congresso geografi[co]

Il comm. Bertarelli diede pure all'uditorio rapide e sintetiche notizie sul contributo dato dal Touring alla geografia, mediante le numerose e svariate pubblicazioni sociali. Egli accennò a cifre veramente sbalorditive... per coloro che non sono soci del Touring, e ne ricordò alcune: 400 000 volumi della *Guida delle grandi comunicazioni;* 800 000 volumi delle *Guide regionali;* 950 000 volumi di *Annuari;* 400 000 fogli di carte corografiche; un milione di esemplari di profili di strade di montagna; più di un milione di monografie, guide ferroviarie, guidine di passi alpini.

Questo enorme complesso di lavoro venne rivelat[o] per la prima volta ad un consesso scientifico; e nel Congresso ha destato, come si comprende, il massimo compiacimento; e lodi unanimi ed incondizionate raccogli[e] pure la Carta d'Italia della quale, ad opera compiuta, saranno stati distribuiti cinque milioni di fogli.

Finite le relazioni De Agostini e Bertarelli, il senatore Giuseppe Vigoni, che presiedeva l'assemblea, pronunciò vive ed applaudite parole di plauso per la complessa e proficua opera del Touring, interprete dei sentimenti dell'intera assemblea.

Il prof. Bernardino Frescura presentò un ordine del giorno, firmato anche dai professori Mori, De Magistris, Maranelli, Sensini, Errera, con cui il Congresso geografico mand[a] un saluto e un viv[o] plauso al Touring per la sua opera assidua, intelligente, efficace e patriottica di diffusione dell[e] notizie geografiche intorno al nostro paese. L'ordine del giorno venne approvato all'unanimità.

Teatro della Fenice
Sede succursale del Congresso geografico.

Anche la *Società Alpina Friulana* (per bocca del suo president[e] prof. Olinto Marinelli riferì sul contributo da essa portato alla geografia; e sarà opportun[o] che altrettanto faccian[o] in un prossimo congress[o] altre Società che assa[i] fecero per l'illustrazion[e] dell'Italia nostra: e bast[i] solamente ricordare il Club Alpino Italiano, la Federazione Prealpina, la Società degli Alpinisti Tridentini, e la Società delle Alpi Giulie.

E' necessario che tante utili e pratiche pubblicazion[i] siano maggiormente conosciute... anche dai signori geografi non soci.

Il nuovo Statuto.

Il nuovo Statuto per i Congressi è modellato su quello della *Società Internazionale dei Congressi di Navigazione;* ed ha lo scopo di mantenere il nesso fra un Congresso e l'altro, dare esecuzione ai voti espressi dal Congresso, cominciare i lavori del Congresso futuro sino dal giorno in cui si scioglie il Congresso precedente, apparecchiare a tempo il lavoro, ridurre i temi a pochi importanti e d'attualità, lasciare certe comunicazioni minuscole alle accademie ed alle riviste, e rendere più che sarà possibile indipendenti i Congressi geografici della... Società Geografica.

L'assenza... ufficiale (qualcuno disse la *latitanza;* e non a tutti la parola parve scandalosa) della *Società Geografica* dal *Congresso Geografico* riuscì strana ed incomprensibile ai profani. Il presidente (che pure aveva spedito un gentile telegramma, e che era occupato in altro Congresso) non intervenne; il vice-presidente intervenne alla seduta d'inaugurazione e ripartì; il segretario generale non era neppure fra gli aderenti; i consiglieri e soci presenti ripetevano ad ogni occasione di essere presenti come persone, ma senza il menomo incarico ufficiale; e solo *nella seduta di chiusura* si sentì leggere un telegramma con cui si annunciava che rappresentante ufficiale della Società era il *senatore Vigoni*, il quale però dichiarava di non saperne nulla.

Quando si vide ciò, e si notò che della maggior parte dei voti emessi dal precedente Congresso non si ebbe più notizia, si comprese da tutti che un rimedio era necessario ed urgente; e lo si adottò, colla votazione d'un nuovo Regolamento.

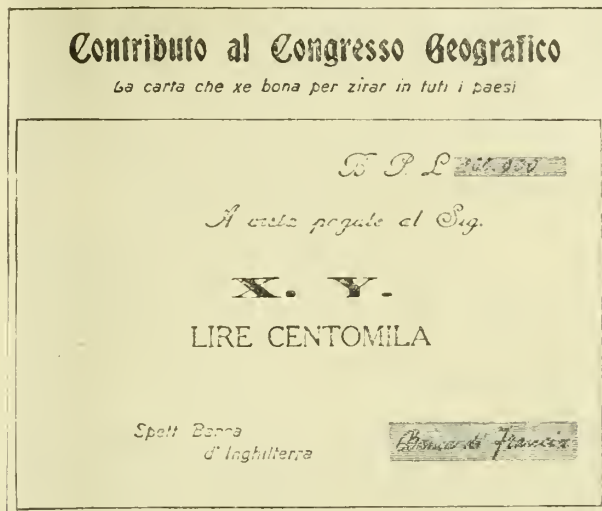
Forse in questo i professori vollero un po' troppo consacrato il principio che il *Congresso geografico* abbia a continuar ad essere il *Congresso dei professori di geografia;* forse si diede soverchia importanza agli scienziati, e troppo poca ai divulgatori e popolarizzatori della scienza; ma qualche passo avanti si è pur fatto; e per via si troverà, credo, d'intendersi su tutto.

Per finire.

Dovrei parlare dei festeggiamenti (luminarie, serenate), dei ricevimenti (in casa Treves e casa Layard), delle esposizioni geografiche (che meriterebbero da sole più di un articolo), delle gite (fra le quali indimenticabile quella da Venezia al Po, organizzata dal comm. Coen e dal prof. Lanzoni) delle numerose pubblicazioni distribuite in omaggio; dovrei dire del lavoro lodevolissimo di tutti i membri del Comitato, primi quei due veri martiri che sono i professori Lanzoni e Rambaldi; ma so di non potere dilungarmi di più.

La Cartolina Commemorativa del Congresso Geografico.

Noto, per concludere, a titolo di lode, che tutti i giornali di Venezia (aiutati dall'Ufficio stampa del Congresso, diretto dal prof. Giberto Secretant) ebbero sul Congresso diffuse e diligenti relazioni.

Al Congresso volle presentare il suo « contributo » anche il vecchio e sempre giovane periodico umoristico *Sior Tonin Bonagrazia*, il quale presentò il quì riprodotto

Ecco una carta geografica che per viaggiare è ancor più utile che una *Carta d'Italia del Touring;* il che sembrerebbe proprio impossibile!

OTTONE BRENTARI.

Due Auguri

I.

Il Congresso Geografico testè raccoltosi a Venezia formulò il voto che il Ministero della Guerra — o, per essere più precisi, il Capo dello Stato Maggiore — rinunci ai criteri restrittivi da alcuni anni adottati nella vendita al pubblico dei quadranti al 50,000 e delle tavolette al 25,000 della Carta d'Italia.

E' noto che da qualche tempo, ritenendosi che le Carte di confine e costiere e alcune intorno a luoghi fortificati possano compromettere la sicurezza dello Stato, queste Carte, che furono sempre date a tutti liberamente, ora non sono più vendute, di regola, al pubblico, sottraendogli così buona parte della produzione dell'Istituto Geografico Militare.

Nessuno però crede all'attendibilità di questi « motivi », proprio, nessuno. Non vi credono i sodalizi più seri e notoriamente guidati da persone superiori ad ogni sospetto di leggerezza; non vi credono i tecnici, i quali sanno che al postutto se occorre il dettaglio di un terreno, lo si può rilevare senza ricorrere, salvo per una comodità di cui non si preoccuperebbero degli spioni esteri, alle già esistenti levate di campagna ora non più vendute; non vi crede nel suo buon senso un po' pedestre ma infallibile il pubblico che maneggia le Carte; non vi crede la grandissima maggioranza dei militari che, con poco vantaggio della disciplina, si chiede come mai solo ora le competenti autorità si siano accorte che tutti i predecessori non curavano la sicurezza dello Stato, poichè davano al pubblico ciò che appena ora gli si nasconde; non ci crede, mi sia permesso dirlo, lo stesso I. G. M. cui a torto si attribuiscono queste restrizioni, che vengono invece decise al disopra di lui

e che esso subisce in silenzio per spirito di doverosa disciplina.

Ma ciò che più rende inammissibile praticamente il valore delle restrizioni è un argomento assai chiaro: supponiamo che davvero le Carte incriminate (le quali come è ben noto non portano l'indicazione delle costruzioni militari, ma soltanto la descrizione del terreno) possano costituire un pericolo di Stato. Queste Carte furono per decine di anni vendute al pubblico italiano ed estero a migliaia di copie e senza controllo di sorta. Evidentemente gli interessati per loschi motivi non hanno bisogno che di una sola copia per moltiplicarne a piacere le riproduzioni con mezzi fotomeccanici odierni, e per procurarsi queste copie hanno avuto le decine d'anni. A che dunque intralciare adesso lavori e studî ed usi quotidiani, serrando la stalla dopo che i bovi sono fuori errabondi da epoca immemorabile?

Si aggiungano due circostanze che infirmano maggiormente la praticità del provvedimento fino a renderlo non serio: una quantità di librai ha depositi più o meno scompagnati delle Carte ora incriminate e li va liquidando senza disturbo; inoltre tutte le biblioteche di Stato, e molte dei grandi comuni o di istituzioni specialiste o no tengono atlanti di queste Carte a disposizione del pubblico. Ah se lo Stato ne fosse davvero minacciato!

Però il *bouquet de la fin* consiste in una disposizione ufficiale che, se il resto non bastasse, distrugge proprio dalla base l'edificio dalle precauzioni. Le Carte incriminate si possono avere ancora oggi dall'I. G. M. ma passando per la trafila di una serie di difficoltà di indole puramente burocratica, perfettamente sufficienti a scoraggiare qualunque galantuomo studioso, turista, tecnico, ecc. quanto illusorie per difendersi da un malintenzionato che voglia con l'aiuto di facili conoscenze procurarsi le famose Carte per gli scopi che si vorrebbero impedire.

E' dunque sperabile che l'agitazione che ora si farà nel senso del voto del Congresso Geografico di Venezia, conduca alla desiderata soluzione. E questo è il primo augurio che faccio.

II.

Ma ho preso la penna per farne un secondo. Forse sono mosso da timori infondati, ma fors'anche invece il mio segnale d'allarme ha motivo d'essere.

L'I. G. M. di Firenze ha in corso di preparazione una Carta d'Italia al 200 000, non ancora messa in pubblico. Di essa sono quasi pronti alla stampa alcuni fogli.

Questa Carta consterà di 86 fogli (la Carta del Touring ne ha 58) ciascuno dei quali rappresenta un trapezio di 1° di longitudine per 40' di latitudine, di modo che ogni foglio corrisponde a 4 della Carta d'Italia al 100 000. (i fogli del Touring comprendono 1° di latitudine per 1° di longitudine cioè 6 fogli al 100 000).

La scelta dei particolari da rappresentarsi nella Carta venne fatta in maniera da non nuocere alla sua chiarezza. Vi figureranno pertanto i Capoluoghi di comune distinti con appositi segni convenzionali (dei cerchielli nel centro dell'abitato) in cinque categorie secondo la popolazione del rispettivo centro, nonchè le borgate e i gruppi di case di maggiore importanza e così pure vi figureranno tutta la rete stradale rotabile, le mulattiere e i principali sentieri.

L'orografia sarà tracciata con le curve all'equidistanza di 100 metri e con l'aggiunta di un'ombreggiatura a sfumo. La stampa sarà fatta a varie tinte delle quali le fondamentali sono il nero per gli abitati, la scrittura, i confini, le ferrovie, le vie rotabili secondarie (di larghezza inferiore a 6 metri), le mulattiere, i sentieri; il rosso per le vie rotabili principali (larghezza superiore a 6 metri) l'azzurro per l'acqua, il bistro per le curve di livello e per l'ombreggiatura, e il verde per la zona boschiva.

E', o meglio sarà, a giudicarne dai campioni, una bellissima Carta, che ammodernerà parte dei criteri di costruzione e di esecuzione dell'I. G. M. con un soffio di novità commendevole, se pure — ecco i timori — quello stesso vento gelato che ha portato via al pubblico le levate di campagna così dette « riservate » non disperderà anche il futuro 200 000.

La Carta ha obbiettivo militare, ma non nel senso di rivelare particolari notizie, non note, rispetto a posizione o potenzialità di forti, ecc., bensì nell'essere stata costrutta per fornire ai militari certi elementi — di pubblico dominio — che possono maggiormente loro interessare (come ad esempio la classifica delle strade secondo la larghezza, i boschi la cui esistenza risponde a intralcio alla marcia e a sicurezza di reparti ivi nascosti, ecc.). Così, adatta è la scala per il servizio dei militari in manovra, lo sfollamento è fatto in dati modi, e così via.

Malgrado che in tutto ciò nulla vi sia di « riservato » si bucina già nei circoli competenti, che, *forse*, questa Carta non sarà posta in commercio.

Perchè?

Perchè cristallizzare in un campo ristretto — quello militare — senza attendibili motivi, l'influenza benefica di una Carta che a tanti potrebbe essere utile? Perchè si ammetterebbe che lo Stato debba profondere denaro per un lavoro inutilmente poi nascosto a larghe categorie di cittadini, che ne avrebbero vantaggio di cultura e di usi pratici? Così anche in questo caso l'I. G. M. dopo di aver dedicato l'opera propria alla creazione di un lavoro imponente, dovrebbe, in ubbidienza alle superiori disposizioni e secondo può presumersi a malincuore, vederlo reso quasi clandestino.

Il Touring, che sta pubblicando una propria Carta di scala poco diversa di quella dell'I. G. M. avrebbe forse materialmente e moralmente un interesse diretto perchè quella di Firenze rimanesse sepolta negli scaffali dei Corpi d'Armata, delle Direzioni e dei Reggimenti. Ma il Touring è troppo italiano per non dolersi del presunto provvedimento e per non augurare con tutto il cuore, che le tendenze da lungo manifestatesi nel paese e suffragate da tanta serietà e forza di ragioni abbiano a prevalere e a far sì che anche il 200 000 dell'I. G. M. che si annuncia fatto con scienza e coscienza, diventi di libera ragione pubblica, portando un nuovo e prezioso contributo cartografico alla produzione italiana.

L. V. BERTARELLI.

Il primo Congresso dell'Associazione per la difesa del paesaggio italiano.

A Bologna si è svolto nei giorni 22, 23 e 24 u. s. il primo Congresso dell'*Associazione per la difesa delle bellezze naturali d'Italia*.

Presiedeva il console del Touring a Bologna cav. Carlo Sandoni.

L'on. Attilio Brunialti tenne una conferenza, con proiezioni, sulla Sicilia; Ugo Oietti pronunciò il discorso inaugurale. I due oratori furono molto applauditi.

Nell'ultima seduta (dopo approvato lo statuto e fissata a Bologna la sede dell'Associazione) venne eletto il Consiglio direttivo della nuova Associazione. Esso riuscì composto come segue:

Adami cav. Giuseppe, Barbavara conte Cesare, Baruffi Alfredo, Brentari prof. Ottone, Brunialti prof. comm. Attilio, Centofanti Ulisse, Crispolti march. Filippo, Denicotti cap. cav. Ruggero, Frati Angelo, Lercher Giovanni, Moreschi dott. Giovanni, Ojetti Ugo, Rubbiani cav. Alfonso, Sandoni cav. Francesco.

A sindaci. — Rimondini Augusto, Romagnoli prof. Giuseppe, Venturoli Mattei conte Mario.

Di tutto parleremo più diffusamente nel numero venturo.

Il signor marchese Filippo Crispolti (cui fin d'ora ringraziamo) ci ha promesso un articolo sull'opera del Touring in appoggio della novella istituzione.

GLI ALBERGHI NELLE PICCOLE CITTÀ ITALIANE

Un signore che si firma « Un italiano che viaggia », pubblica, dopo un suo viaggio nell'Umbria, nelle Marche, nell'Abruzzo, nel *Giornale d'Italia* di Roma, col titolo *Sorrisi di Arte e afflizioni di Alberghi nelle piccole città italiane* un articolo per lamentare, oltre agli antidiluviani mezzi di trasporto, anche la scarsità ed i difetti degli alberghi in quelle regioni; e fra altro scrive:

L'albergo di varie specie: è sempre, o quasi, collocato nel centro più rumoroso, più popoloso e più chiuso ad ogni bella vista, di tutto il paese.

C'è la locanda antiquata, col padrone e la padrona che fanno tutto. Ricevono i forestieri, puliscono le camere, lavano la biancheria, tengono la contabilità, portano le valigie, fanno la cucina e la conversazione. Questo è il genere "vecchio stile ,, sudicio e bonario. Non di rado la " padrona ,, conducendovi in camera e mostrandovi il lettuccio inquietante, le sedie sconquassate, la catinella grande come una scodella, col bricco d'acqua che pare una caffettiera e il pavimento di colore oscuro, vi dice con una prodigiosa serenità: " Per la pulizia, non ci pensi, signore! Me ne occupo io stessa, e so che la pulizia nell'albergo è tutto! ,, Parole che, non so perchè, risvegliano e acutizzano tutti i dubbi e tutti i terrori che già stavano sorgendo nell'anima vostra.

Ma i mobili sono pochi: il letto nella sua scheletrica semplicità si presta a un esame che potrà anche essere rassicurante, e, sopratutto, il pavimento è nudo! L'ammattonato è onesto e schietto: vi dice subito che da un pezzo non ha più riveduto l'amica scopa: vi lascia scorgere la forcinella da testa dell'inquilina che vi ha preceduto (quante settimane fa?) o la cenere del sigaro col quale un vostro compagno di sventura (quanti mesi fa?) ha ingannato il tempo e disinfettato... l'aria! Anche vi permette, nei casi gravi, di invocar l'aiuto di una buona secchia d'acqua!

Ma quando l'albergo si chiama *Modern*, o *Palace* (anche Palace!) *Hôtel* e ha un cameriere sudicio e altezzoso con un " frak ,, multicolore e uno sparato che " non è nero ancora e il bianco muore ,,... oh allora, guai a voi! Quì di pulizia non si parla neppur più. Nella camera troverete grandi panneggiamenti colorati alle finestre; sul letto, la coperta colorata, e colorato tutto il resto. Ai muri carte fiorate e quadri, molti quadri! E in terra, orribile a dirsi, un tappeto fisso che nasconde e custodisce gelosamente tutte le tracce lasciate dagli inquilini che passarono di lì... negli ultimi anni. (Quanti?) Il primo movimento istintivo è quello d'aprir la finestra nella speranza che di là esca quell'" odore di prossimo ,, che vi offende il naso, la gola, lo stomaco.

E chi dice la camera, dice il resto... che non si può dire. Vi sono paesetti ricchi di acqua corrente che gorgoglia e canta dovunque, e sale in cento zampilli altissimi dalla fontana di piazza, dove l'albergatore ignora la prima qualità dell'acqua: quella di detergere e disinfettare e trascinar lontano ciò che da vicino disgusta e appesta...

Per un italiano tutto ciò è anche più doloroso che disgustoso. Quando lo straniero è offeso solo nei sensi noi soffriamo anche nell'anima. Mai dimenticherò il vano fremito di collera che provai quando un francese, parlando di queste cose con me, credette di consolarmi dicendo, con un sorriso indulgente: " C'est encore de la couleur locale ,,.

Ah, cerchiamo di mutar " colore locale ,,, per amor di patria, non foss'altro!

Come? Le lunghe notti insonni e travagliate passate in questi alberghi che vi ho descritto (senza esagerazione alcuna, ahimè!) mi hanno suggerito un'idea che vorrei veder discussa e migliorata dalla Società degli Albergatori, o da quella per l'incremento dei forestieri, o dal Touring.

Predicare a questi piccoli albergatori indigeni e innocenti la necessità di cambiar andazzo, è inutile. Quella che noi chiamiamo " sudiceria ,,, è per loro la " pulizia ,,, per uno sciagurato adattamento del loro naso, della loro pelle, del loro stomaco.

Hanno essi mai visto, neppur in sogno, una cameretta linda dal pavimento al soffitto; un letto candido in ogni sua intima latebra, odorante di lavanda o di sapone; i mobili lustri dai piedi in su, i vetri trasparenti e tersi, le maniglie lucenti; una camera che riacquisti ogni mattina la sua verginità, così da lasciar pensare ad ognuno, che vi entra, che egli è il primo inquilino?

L'ideale dell'albergo è questo. Non deve somigliare alla casa, coi cuscini, le stoffe, le penombre e tutte quelle leggiadre inutilità, ritratti, ricordi, gingilli, care solo quando sono " le nostre ,,... No: nudo l'albergo che non è di gran lusso, e che è albergo di passaggio, nudo e terso.

Il lusso in questi alberghi che cambiano inquilino ogni giorno deve consistere nell'esser fatti in modo da permettere alla spugna molle nell'acqua e sapone di passare dappertutto. I muri a stucco o in ceramica; alle finestre le sole tendine; il letto in ferro a vernice chiara e senza troppe fodere; le coperte bianche. Il pavimento in cemento o invetriato; e, dove sono necessarî, tappeti di tessuto spugnoso, in cotone, lavabili. Dopo i terrori coi quali gli igienisti ci avvelenano la vita, il tappeto dell'albergo dovrebbe essere lavato ogni volta come le lenzuola...

Non v'è chi non intenda che questo sarebbe il " piccolo albergo ,, ideale.

E perchè non realizzarlo? In Italia c'è posto per ben cento alberghi di una trentina di camere, nei paesi minori di Toscana, dell'Umbria, delle Marche, di Romagna, di Abruzzo, di Basilicata, di Calabria. I forestieri che piombano ogni anno in Italia assetati di bellezza, e gli italiani di gusto, i quali cominciano ad accorgersi che non v'è al mondo paese più bello del loro, accorrerebbero in frotta, come mosche al miele, in questi paesi quasi ignorati, a cercare, o a scoprire, o a godere bellezze e tesori nuovi.

Dei Cento Alberghi si dovrebbe fare una impresa sola colossale.

Nome unico (e ben difeso) che dica la cosa: *Albergo lindo e pulito; Albergo Igea*, se volete il nome pomposo *Albergo Scopa*, se lo volete umile e chiaro.

Edifici costruiti di nuovo, secondo un piano studiato coll'intento di render facile e sicura la pulizia di ogni locale ufficiale e privato: e collocati nel punto più tranquillo e più arieggiato e pittoresco del paese.

Tipo unico di letti, di tavole, di mobili, di biancheria di stoviglie.

Frequenti e severe le ispezioni, perchè l'*Albergo Lindo* non abbia cessato dopo tre mesi di meritare il suo nome.

Io sono sicuro che i *Cento Alberghi*, oltre ad essere opera patriottica e morale, sarebbero subito un buon affare, e in seguito un affare eccellente.

Ma si faccia e presto. Gli italiani si sono redenti dalla taccia di straccioni, e da quella di indolenti: che i *Cento Alberghi* li aiutino a redimersi anche da quella, degradante, di " poco puliti ,,.

***

L'autore di questo articolo espone delle idee giuste, ed in generale conveniamo con lui.

Non crediamo però che sia inutile « predicare a questi piccoli albergatori indigeni e innocenti la necessità di cambiar andazzo ». Noi possiamo assicurare che anche in questo campo qualche cosa s'è potuto ottenere; e se ci sono pur sempre dei testardi, peggio per loro! Come si fa la *réclame* agli alberghi buoni, si potrà anche farla, alla rovescia, agli alberghi cattivi; e chi avrà avuto avrà avuto!

Ci permettiamo quì di ricordare che il Touring, a cura della sua speciale *Commissione per il miglioramento degli alberghi* ha diramate ben 12 000 copie d'un opuscolo *Il Touring agli albergatori*, con consigli d'ordine generale, sulla distribuzione degli ambienti d'un albergo, sul riscaldamento e ventilazione, illuminazione, sala da pranzo, camera da letto, cucina, mancie ed anche sulle... latrine, che è pur sempre la parte più trascurata dei nostri alberghi minori. Non tutti quei consigli riuscirono vani; anche perchè il Touring non si accontenta di prediche fatte agli albergatori in generale, ma col mezzo dei suoi consoli sorveglia albergo per albergo, incita, denuncia, cerca in ogni modo di migliorare; e tutte le qualità che l'articolista vorrebbe vedere nell'albergo « ideale » furono dal Touring consigliate, e, non di rado, anche ottenute.

Colla mostra delle *Camere d'albergo* all'Esposizione (mostra che verrà illustrata da una speciale monografia di Vittorio Picca) s'è fatto un altro passo, ed altri ancora se ne faranno. Non bisogna nè stancarsi, nè disperare!

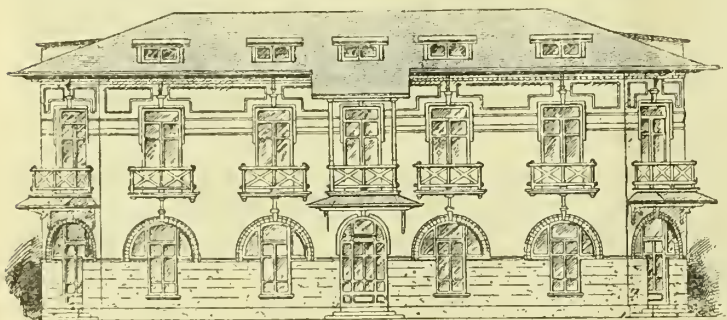
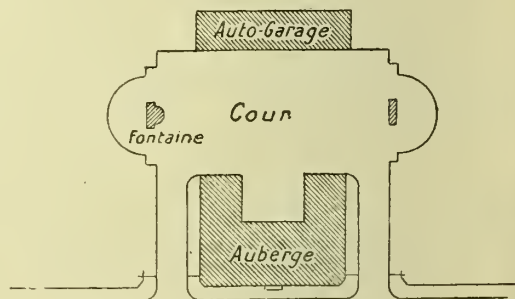
Bello è il progetto dei *Cento Alberghi;* e noi siamo ben lieti di aiutare alla propaganda di quest'idea, colla speranza che qualcuno la raccolga e la realizzi.

« Roma non venne fabbricata in un giorno », dice il proverbio: nè in un giorno si può operare trasformazione d'uno stato di cose che era basato su usi inveterati, su secolari condizioni d'ambiente, in un'Italia che dopo secoli di schiavitù e di regresso deve rinnovarsi in tutto, anche negli alberghi.

Ma nel lamentare quanto manca non si deve dimenticare quanto pur s'è fatto; e se si confronta quello che, anche sotto tale aspetto, era l'Italia solo vent'anni or sono, e quello che è adesso, si può concludere che il progresso è lento, ma che progresso c'è.

Avanti dunque sempre, uniti e concordi, a lavorare per il miglioramento degli albergatori... ed anche dei viaggiatori.

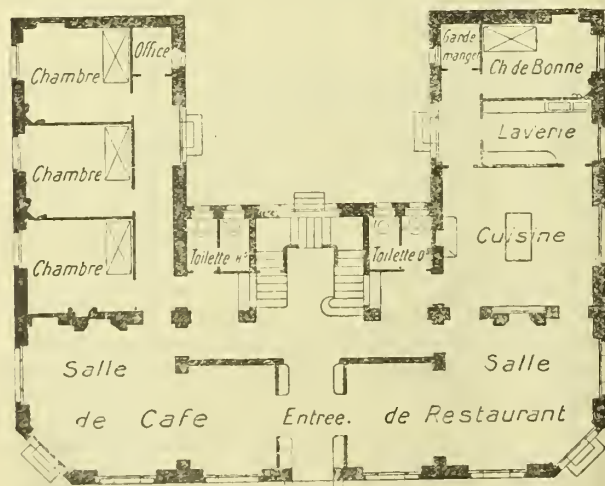
L'Auberge Touring Club.

A proposito di quanto è detto nell'articolo precedente, e per mostrare quanto si fa in Francia, e quanto perciò si potrebbe fare anche in Italia, ci permettiamo di riportare quì, dalla *Revue Mensuelle* del Touring Club de France, le piante e la facciata del tipo d'albergo che il Touring Club di Francia ha esposto alla *Mostra d'igiene urbana* tenutasi a Lione dal 12 al 19 maggio.

Facciata dell'Albergo.

Pianta generale dell'Albergo e sue adiacenze.

Il progetto è di un italiano, del signor Cerrutti Maori, delegato del T. C. F. a Mentone.

E' un tipo di piccolo albergo per quelle cittadine e paesi che, tagliate dalle ferrovie fuori del solito giro dei forestieri, ritornano ora di moda, e sono nuovamente percorse e visitate in grazia degli automobili e delle biciclette.

Il signor Cerrutti Maori non pensa alla costituzione di una speciale Società per la costruzione di simili alberghi, ma augura che i grandi albergatori, che si sono fatti ricchi nelle grandi città, abbiano a costruirli nelle città piccole, affidandone la direzione a qualche loro impiegato degno di premio.

E' inutile aggiungere che l'albergo può, a seconda delle circostanze, e salvo il tipo, venire ridotto od ingrandito.

Pianta del pianterreno.

Pianta del primo piano.

La spesa della costruzione è prevista in L. 39 000, e quella dell'ammobigliamento in L. 8000.

Il tipo di benzina da preferirsi in Italia.

Il secondo campione di benzina esaminato, (del primo abbiamo parlato nel numero precedente), è quello proveniente dalle raffinerie nazionali.

La distillazione frazionata ha mostrato che contiene, su 100 parti in volume:

Temperatura di ebollizione C.	Frazione per cento in volume	Densità a 20° C.	Temperatura di accensione dell'aria carburata
60° - 70°	11. 3	0 6883	0°
70° - 80°	20. 3	0.7082	5°
80° - 90°	26. 4	0.7305	15°
90° - 100°	24. 6	0.7424	25°
100° - 110°	10 —	0.7586	45°
110° - 120°	4 —	0.7642	65°
< 120°.	3. 4	—	—

Confrontando la proporzione percentuale delle parti che bollono sopra i 100°, e che perciò non possono fornire vapori infiammabili se non a temperatura superiore all'ordinaria, risulta che la benzina di raffinazione italiana è di 7,3 per cento inferiore al primo campione esaminato e di cui alla tabella pubblicata nella *Rivista* di giugno u. s.

Differenza sensibile risulta anche dal confronto colla colonna indicante la densità ed, in ispecie, con quella del punto di accensione dell'aria carburata.

Quando sarà ultimato l'esame di altri tipi, presenteremo dati comparativi sul valore, riservandoci di esprimere un giudizio definitivo ad esperimenti pratici eseguiti.

Intanto non sarà male di studiare se la produzione della benzina risponde al consumo crescente.

Il quesito emerge da sè, quando si riflette al fabbisogno derivante dallo sviluppo automobilistico grandissimo.

Un principio di economia, trova la sua affermazione nell'attuale andamento commerciale. Difatti perchè il prezzo della benzina è in continuo aumento? Perchè a maggior domanda corrisponde un maggior prezzo, e questo maggioi prezzo sale in ragione diretta anche dell'abbondanza o meno del prodotto sul mercato. Se consideriamo i prezzi attuali della benzina buona, vedremo che il rincaro non dipende solamente dalla forte domanda ma bensì anche da scarsità di prodotto; scarsità che si è verificata d'altronde già parecchie volte.

E se ciò non basta, valga il fatto assai sintomatico delle raffinerie in generale, le quali, in luogo di perfezionare il prodotto per vincere la concorrenza, si uniscono in *trust* e deliberano di lanciare benzina di bassa raffinazione. Esse devono pensare che le automobili non camminano senza benzina, ed essendo essa in quantità limitata, verrà consumata egualmente anche se poco adatta e di contro pagata come la migliore.

L'Automobile Club di Francia, si è anch'esso preoccupato della scarsità di benzina ed ha raccolto, in poche ore la cospicua somma di Fr. 50 000 per compiere gli studi allo scopo di trovare un prodotto da potersi aggiungere alla benzina per aumentarne od almeno aiutarne la carburazione dell'aria, diminuendo così il consumo della benzina stessa. Quanto vi sia di buono in questa felice idea, ognuno lo vede.

La paura che la produzione della benzina debba divenire insufficiente al consumo, scaturisce altresì da quanto leggesi nel pregiato periodico *L'Industria* (fascicolo dell'aprile 1907) la cui redazione della parte chimica è diretta dal chiarissimo prof. Gianoli.

« La proporzione di benzina che si ricava dal petrolio greggio varia a seconda della località da cui quest'ultimo proviene e risulta essere la seguente:

Benzina ricavata dal petrolio greggio	Punto di ebollizione	Densità a 15° C.	Reddito in benzina
del Caucaso:			
Anapa......	45°-125°	0.7361	27.79
Berekey	85°-120°	0 7275	2.88
Bibi Eibah .	40°-120°	0.7469	4.88
della Romania ..	45° 120°	0.7162	3 41
della Pensilvania.	80°-110°	0.7225	11.45
del Tschimion ..	65°-120°	0.7019	6.20

« Come si vede la proporzione percentuale che si ricava non è rilevante e ciò spiega il fatto che la benzina, per il crescente suo consumo, acquista un valore commerciale assai maggiore del petrolio ed è in continua ascesa ».

Ora, se fissiamo la nostra attenzione sui dati di reddito di benzina per cento, constateremo, che la qualità migliore di petrolio greggio (quella del Caucaso-Anepa) come rendimento di benzina, dà il 27,79 per cento. Quante e quante tonnellate di petrolio greggio occorrono per ottenere le migliaia e migliaia di quintali di benzina che occorrono per sfamare le automobili di tutto il mondo?!

Come in aiuto del carbon fossile sono venute proficuamente le energie elettriche, ottenute dalle provvide forze idrauliche, così si deve trovare il mezzo per rendere la produzione della benzina, non solo sufficiente ma esuberante per il consumo, aiutandola con altro conveniente prodotto il cui costo e rendimento, risolva anche la non indifferente questione del prezzo.

Corse di Brescia.

E' uscito il Regolamento delle due corse per la Coppa Florio e la Coppa della Velocità, che avranno luogo a Brescia il 1° e 2 settembre, organizzate dall'A. C. di Milano.

Il Regolamento, stampato in edizione di lusso è stilato nelle quattro lingue, e reca sulla elegante copertina l'effigie della *Vittoria*, la celebre statua che si ammira a Brescia nel Museo Archeologico.

Esposizione a Ostenda.

In occasione dell'Esposizione internazionale d'Ostenda (luglio-settembre) avrà luogo dal 10 al 17 luglio una Mostra dell'automobile, del ciclo e degli altri *sport* organizzata sotto gli auspici degli Automobil Club di Fiandra, Anversa, Liegi, Namur e Lussemburgo, e sotto l'alto patronato del Re del Belgio.

Per qualunque schiarimento indirizzare le richieste al « Secrétariat de la Section étrangère 87, rue des six Jeton - Bruxelles. »

TARGHE OBBLIGATORIE PER GLI AUTOMOBILI

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri soci automobilisti le **due targhe** in ferro smaltato di cui ogni automobile deve essere munito.

Indicare al T. C. I. il nome della Provincia in cui **fu rilasciata la** Licenza di circolazione ed il numero **della Licenza** stessa.

Ai Monti! Ai Monti!

Due gite alpine giovanili

2 e 9 giugno 1907.

L'avanguardia della schiera di scolare delle scuole secondarie di Milano scendenti alla Baita dei Monti.
(*Fot. ing. De Simoni*).

Si dice che l'alpinismo è in decadenza.

E' vero precisamente il contrario.

Da varî anni l'alpinismo è in continuo progresso, diffusione, democratizzazione.

Continuano sempre, e numerosi e valorosi e valenti, gli alpinisti di prima categoria, che possano vantare molte salite di primo ordine, dal Cervino al Cimone della Pala, dal Monte Bianco alle Tre Cime di Lavaredo, dal Monte Rosa alla Presanella; ed anzi è da ricordare che certe vette che, anni or sono, apparivano d'una difficoltà estrema, ora si compiono colla massima facilità, e direi quasi con indifferenza.

Il primo che salì, nel 1803, la Marmolada, il prete Terza, lasciò la vita nel fondo d'un crepaccio; e due anni or sono ben cento alpinisti italiani si trovarono uniti su quella eccelsa vetta, dalla quale fecero sventolare il tricolore innastato ad una piccozza.

Ma non c'è bisogno di andare sino lassù per fare dell'alpinismo; e si può accontentarsi di ben meno! Non tutti coloro che cominciano a studiare diventano dottori, non ci mancherebbe altro! Moltissimi si accontentano delle scuole elementari, molti (troppi forse!) vogliono percorrere le secondarie, e pochi giungono sino alla laurea.

Arrivo delle scolare delle scuole secondarie di Milano a Como.
(*Fot. De Simoni*).

Così deve essere anche dell'alpinismo. Lasciamo ai pochi le ardue vette, conduciamo i molti sui monti senza pericolo; e conduciamo gli altri (tutti se possibile) a gustare almeno le più semplici gioie dell'alpinismo, sui colli, e sulle più facili alture delle Prealpi.

Persuasi di questa verità, già da varî anni gli Escursionisti Milanesi, la Mediolanum Femminile, e altre delle Società unite nella Federazione Prealpina, fecero, coi fatti, una attiva propaganda per diffondere l'alpinismo, o per essere più esatti, il *turismo alpinistico:* e riuscirono ad organizzare modeste gite alpine alle quali intervennero sino a 2000 persone.

Anche altri sodalizi in altre parti d'Italia hanno fatto, sebbene in misura più modesta, qualche cosa di simile.

Benemerentissima di questa utile propaganda è la Mediolanum Femminile, presieduta dalla infaticabile e forte signora Amelia Cavaleri Mazzucchetti. Quel sodalizio, il 2 giugno, festeggiò il decimo anniversario della sua nascita con una riuscitissima festa svoltasi in quel piccolo paradiso alpino che è l'Alpe Turati, a due ore da Erba; ed in quella circostanza si tenne pure il Congresso della Federazione Prealpina; e la predetta signora donò alla Federazione in quel giorno uno splendido vessillo, di cui fu madrina la gentile signorina Rachele Galbiati, che pronunciò opportune parole di circostanza.

A festeggiare la Mediolanum ed il nuovo vessillo erano accorse da Milano, Lecco, Monza, Chiasso, ecc., le rappresentanze dei sodalizi alpini. Il Touring volle partecipare alla festa fregiando di medaglie i vessilli della Federazione e della Mediolanum.

Sulla cima della Punta Innominata.

Già da alcuni anni varie Sezioni del Club Alpino Italiano tentarono di organizzare gite giovanili per gli alunni delle scuole secondarie; ma ciò con ben scarso frutto; e ciò perchè nei capi degli istituti, dove non si trovava apatia si trovava opposizione. Non tutti comprendevano che una bella gita alpina riesce al corpo ed all'anima più utile di due settimane di scuola!

Più fortunato fu quest'anno il signor Luigi Brioschi, presidente della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano. Coll'appoggio gentile di varî presidi e direttori, e più ancora (sia detto a loro lode!) coll'appoggio e coll'intervento di alcune direttrici, la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano potè organizzare, il 9 giugno, due gite; una di ragazze (circa 300) ebbe per meta (dopo raggiunta Como colla ferrovia) Brunate, San Maurizio, Baita Monti, e la Cima Innominata; l'altra di ragazzi (150 circa) andata colla ferrovia a Calolzio raggiunse la cima Tesoro.

Le due gite (dirette da alcuni dei più noti e valenti alpinisti della Sezione) riuscirono egregiamente, e lasciarono nei promotori e negli intervenuti il desiderio di vederle ripetute su più vasta scala.

Ed in quelle due facili gite si divertirono i giovani, condotti ad ammirare, con così scarsa fatica, tutta quella svariata fantasmagoria di verdi chine, di ceruli laghi, di lontane vette nevose; e se le ragazze videro da lungi il campo della battaglia di San Fermo, e la strada per la quale Garibaldi, coi Cacciatori delle Alpi, scese a Como, i ragazzi percorsero parte di quei monti che chiudono il territorio reso famoso dal Manzoni, che lo scelse per teatro dei *Promessi Sposi*.

E forse più ancora in quelle gite si divertirono i... non giovani ed i vecchi, ammirando, oltre a tutto il resto, anche quella bella e forte gioventù. Era un vero godimento il mirare quelle gagliarde ed allegre schiere di ragazzine, gaiamente rosse per la relativa fatica, sicure, salire le chine cogliendo fiori ed adornandosene con femminile eleganza i cappelli, e guardare, e ammirare, e interrogare, nella lieta libertà montanina; e dimenticar tutte le miserie lasciate laggiù laggiù nella pianura annebbiata, tutte... compresi gli esami. Nel ritorno poi, in ferrovia, tutte quelle ragazze, contente ed allegre, sfogavano la loro gioia con grida di evviva, con risate ricostituenti. Altro che cure primaverili!

Un po' meno... cortesi si dimostrarono forse alcun dei ragazzi; quei pochi che non hanno compreso che anche nell'alpinismo ci vuole un po' di disciplina.

Tali passeggiate saranno ripetute dalla Sezione di Milano del C.A.I. e Dio voglia che l'esempio sia seguito dalle altre Sezioni e dalle Società alpinistiche d'Italia. *o.b.*

La signorina Rachele Galbiati madrina della bandiera della Federazione Prealpina.

La Mediolanum femminile, preceduta da un gruppo di escursionisti, nel bosco dell'Alpe Turati.

LE STRADE

Il Governo e la viabilità.

Da molti anni vediamo ripetersi con insistente monotonia l'identico episodio parlamentare relativo alla viabilità. In occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, tanto alla Camera quanto al Senato, non mancano parecchi oratori i quali richiamano l'attenzione del Governo sui bisogni urgenti della viabilità e in generale ed in particolare per qualche regione; ma sopratutto l'argomento più favorito è quello della necessità urgente di provvedere alla manutenzione delle strade comunali.

E sono proprio di queste ultime tornate della Camera le vive sollecitazioni dell'on. Cavagnari, costante patrocinatore della viabilità, e dell'on. Nuvoloni che chiuse il suo discorso domandando al Governo quali provvedimenti intenda prendere per la manutenzione delle strade che tanti sacrifici costarono allo Stato, Provincie e Comuni.

Su questo punto il Ministro dei lavori pubblici si limitò a rispondere che la manutenzione delle strade comunali non spetta allo Stato, ma bensì ai Comuni e che questi potranno affidarne il compito alle provincie prendendo all'uopo gli opportuni accordi.

Come si vede è una risposta che è ben lungi dal risolvere la questione e se noi volessimo riandare le discussioni avvenute sull'argomento negli scorsi anni, troveremmo o delle risposte analoghe, ovvero delle promesse che non trovarono mai il loro adempimento.

Nello scorso gennaio, alla stessa domanda rivolta al ministro dall'on. Scorciarini, che in un succoso discorso sull'argomento invitava il Governo a studiare il complesso problema della viabilità suggerendo l'istituzione di un organo speciale con funzionari governativi e locali, e ad altro deputato che invocava l'intervento delle provincie, il ministro rispondeva che non si può obbligare le provincie ad assumere le strade comunali, ma che ciò si potrebbe fare con accordi speciali.

Nel giugno dello scorso anno furono presentati appositi voti per le strade comunali e vicinali, accolti dal Governo con formali promesse di provvedimenti legislativi che ancora non vennero.

Nel 1905, essendo ministro il Ferraris, oltre a dichiararsi favorevole all'assunzione per parte delle provincie delle strade comunali, proponevasi di modificare all'uopo la legge organica dei lavori pubblici.

Nel 1904 il ministro Tedesco accolse la proposta dell'istituzione di apposito ufficio per la manutenzione di tutte le strade, assicurando che se ne sarebbe fatto apposito studio; ed è di quello stesso anno una magistrale relazione della Commissione di finanza del Senato, in cui, dopo essersi rilevata l'enorme importanza della viabilità, leggesi il seguente eloquente passo: « Ora, mentre è doloroso il dover constatare che ancora rimane larga parte d'Italia priva di strade rotabili, si deve con non minore rincrescimento riconoscere che molte di quelle costruite, sovente con largo concorso dello Stato, sono distrutte in tutto od in parte a cagione di trascurata manutenzione ».

E potremo continuare nelle citazioni; ci limitiamo a ricordare ancora la Commissione creata nel 1902 per la riforma della legge sulle opere pubbliche per la parte riguardante la viabilità, quella più tardi creata per le strade vicinali, che fecero bensì degli studi ma che finora non portarono ad alcun risultato concreto.

Ora tutto ciò è veramente assai rincrescevole, perchè questo disinteresse del Governo paralizza in grande parte l'opera proficua che potrebbe venire dalle Amministrazioni locali.

In un precedente nostro articolo, che si riferiva agli studî istituiti dal Governo per la manutenzione delle strade nazionali, abbiamo espresse parecchie idee in ordine alla necessità di un'efficace azione direttiva tecnica in questa materia. Aggiungiamo ora che sarebbe tempo che si venisse ad una coordinazione seria e pratica di tutti gli studi e progetti fin quì fatti e si attuassero quelle riforme legislative che sono indispensabili per dare un assetto stabile alla nostra viabilità e più che tutto valessero a provvedere alla conservazione di un così ingente patrimonio di cui una parte va ogni giorno più deperendo.

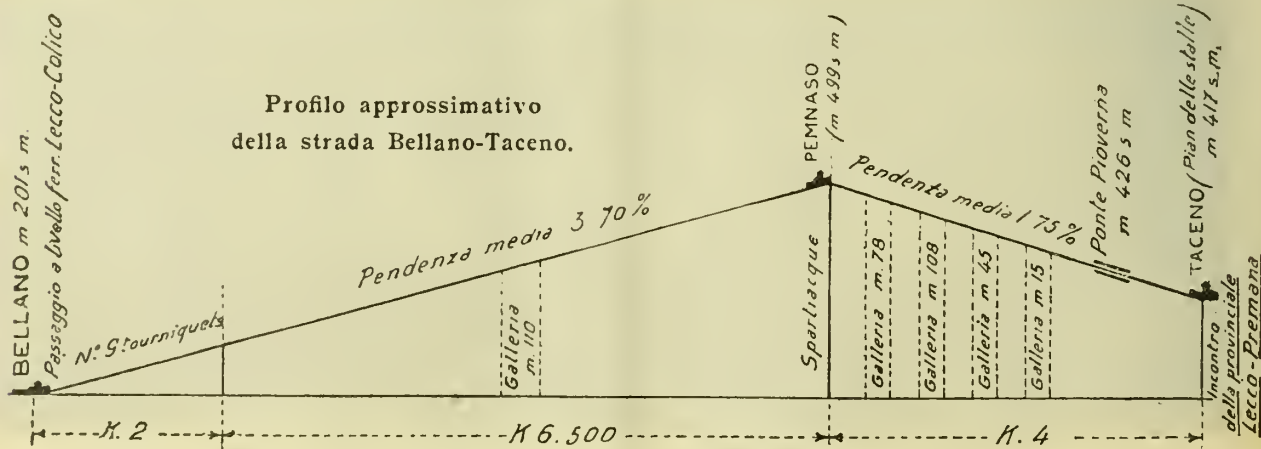
Conviene insomma uscire da questa via delle continue promesse mai adempiute, dei ripetuti studi e progetti mai attuati, delle discussioni sterili prive di qualsiasi effetto pratico.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

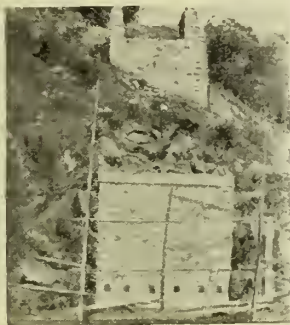
La strada Taceno-Bellano.

Un meraviglioso circuito turistico si avrà appena sarà ultimato il tronco di strada che congiunge la rotabile della Valsassina (che sale da Lecco) con Bellano.

Infatti, dove si potrebbe trovare un itinerario turistico così vario di panorami e alle porte di Milano?

La vecchia carrozzabile che salendo da Lecco a Ballabio, fra il S. Martino e il Monte Due Mani, entra nella Valsassina (presentandocela nelle sue bellezze, quali la

gola di Balisio e il superbo panorama del gruppo delle Grigne e del Pizzo dei Tre Signori), offre un quadro ammirevole.

Chi lascia poi, un po' discosti dalla carrozzabile, i ridenti villaggi di Maggio, Barzio, Pasturo e Baiedo, arriva ad Introbbio, capoluogo della valle, dove (appena fuori dell'abitato) si ammira una delle più solenni e sorprendenti scene della natura: la Cascata

Lavori sul nuovo tronco Taceno-Bellano.

Spalle del nuovo ponte sulla Pioverna.

della Troggia, che gli introbbiesi chiamano *Il Paradiso dei cani*.

Da Introbbio, la strada prosegue con dolce discesa passando da Primaluna, Cortabbio, Cortenova e Bindo, raggiungendo al Pian delle Stalle (sotto Taceno) il raccordo del nuovo tronco di Bellano e lo stabilimento di Tartavalle con la fonte di acqua magnesiaca-ferruginosa.

Questo nuovo tronco, dopo Tartavalle entra nella stretta val Muggiasca, chiusa dal verde monte Muggio, cosparso di rododendri e margherite. Quì la strada, quasi sempre tagliata nella viva roccia, ha dei punti indescrivibili per l'orridezza del panorama; e giù in fondo alla valle la Pioverna mugghia e fa ricordare i

Antico ponte di Tartavalle sulla Pioverna.

Imbocco della galleria Martesana.

versi di Sigismondo Boldoni: (*La caduta dei Longobardi*, Canto IV).

U' Pioverna, mugghiando in gorghi neri,
Dissimula il cristallo e s'apre il calle;
Torreggian sopra lei gli scogli alteri,
Onde ristretta è la profonda valle.
A lui frondosi e frassini guerrieri
Copron le tempia al monte e l'alte spalle;
E poichè escito è dalle anguste strade
D'alto precipitoso il fiume cade.

Si arriva così, dopo un percorso incantevole, alle rive del Lago di Como.

Inutile descrivere poi le bellezze del tratto fra Bellano e Lecco, a tutti notissimo.

Si potrebbe, ripetiamo, trovare su un percorso di circa 50 chilometri una maggior varietà di paesaggi?...

I lavori (affidati all'impresa Agostino Scheggia) saranno compiuti entro il 1908.

Introbbio.

ANGELO TOMÈ
Console del T. C. I.

La lotta contro la polvere.

A proposito del recente concorso di Londra, di prodotti ed apparecchi per l'incatramatura delle strade.

Il fatto che gli inglesi, gente eminentemente pratica, hanno organizzato il concorso di prodotti ed apparecchi per l'incatramatura è una prova evidente della loro fiducia sull'avvenire della lubrificazione delle strade a massicciata.

L'idea d'impiegare il catrame nella costruzione delle strade non è nuova per gli inglesi. Sono già trascorsi 60 anni dacchè essi cominciarono ad impiegare il catrame del carbon fossile nella formazione delle massicciate. Ma codesto processo è ben diverso da quello seguito in Francia in questi ultimi tempi, consistente nell'incatramatura superficiale delle massicciate. Il processo inglese d'incatramatura operava infatti sulla parte più profonda della massicciata; non meno interessante, però, è di conoscere come il processo si svolgeva.

Il pietrisco, preventivamente riscaldato sopra lamiere speciali, veniva mescolato con catrame di carbon fossile e sabbia, e, steso l'impasto risultante sul letto della massicciata, venivano tosto messi in opera i rulli compressori. Detto processo, chiamato *Tar Macadam* presentava dei vantaggi certamente seri. Garantiva l'impermeabilità della massicciata che rendeva di conseguenza insensibile alle vicende atmosferiche — secco ed umido — e sopprimeva, in pari tempo, quasi completamente, il fango e la polvere. Ma una notizia ancora: il processo costava enormemente in conseguenza del riscaldamento del pietrisco, per modo che il suo impiego aumentava di un buon terzo la spesa di costruzione d'una strada.

Per cui, quando gli inglesi appresero il processo di stendere il catrame liquefatto, mercè riscaldamento, sulla massicciata, lasciando all'azione della gravità il compito di far penetrare il catrame nei vani del pietrisco e che il processo infine dava eccellenti risultati, non esitarono ad adottarlo, e da oggi si può affermare che l'incatramatura della superficie va sostituendo presso di loro, in modo definitivo, l'antico *Tar Macadam*. Ad assicurarlo basterà la constatazione che finora furono già stipulati contratti per l'incatramatura di ben 1600 chilometri di strada!

Cifra questa favolosa, se si pensa che, in Francia, malgrado l'energica campagna condotta dalla Stampa e dalle Associazioni sportive, non s'arrivò ad incatramare in cinque anni che un percorso di 300 chilometri, compresi 100 chilometri di circuito.

Solamente all'*Associazione per il miglioramento delle strade* di Londra spetta il merito di tale risultato. Per due anni essa ha persistito in continue esperienze d'incatramatura superficiale, eseguite con dei mezzi veramente primitivi, quali lo stendimento a mano e, in seguito ai risultati ottenuti, essa propose all'Unione della Locomozione ed all'Automobile Club Reale, d'organizzare un concorso di prodotti ed apparecchi per l'incatramatura, a fine di incoraggiare gli inventori ed i costruttori a creare macchine atte a lavorare bene e presto, poichè le condizioni atmosferiche dell'Inghil-

terra sono ancor meno favorevoli di quelle della Francia.

Detto concorso ebbe luogo, e vi presero parte 18 concorrenti: 7 con macchine, 11 con prodotti speciali. Sì le une che gli altri furono esperimentati fra Staines ed Ascot, su tre strade a diversa natura: la prima a base di granito, la seconda di silice, e la terza di arenaria. Ciascuna di esse era divisa in 18 sezioni, una per concorrente. L'insegnamento notevole che se ne trasse è questo: che non si ottiene, con macchine a pressione, una penetrazione del catrame maggiore di quella che si ottiene con macchina a spazzola.

Si può quindi concludere che, attualmente, un sistema migliore di quello in uso non esiste. Non è però men vero che delle manifestazioni quali il presente Concorso affrettano la soluzione del problema e sarebbe perciò desiderabile che anche in Italia fossero incoraggiate simili iniziative. Poichè invero, l'incatramatura non combatte solamente la polvere, ma contribuisce a diminuire anche l'usura delle strade, usura che diviene sempre maggiore con la crescente intensità di circolazione di automobili.

In Francia si è progettato di festeggiare la decennale dell'Automobile Club francese convocando a Congresso Internazionale ingegneri e *chauffeurs*, quelli cioè che costruiscono e quelli che delle strade fanno maggior uso, allo scopo di giungere alla soluzione del grave problema: rendere le strade a massicciata rispondenti alle esigenze della moderna locomozione.

Il ponte sulla Laguna.

Il signor cav. Ugo Trevisanato, socio del Touring e consigliere comunale di Venezia, ci scrive per *meravigliarsi* che noi abbiamo pubblicato l'articolo nel quale l'on. Molmenti, parlando di Venezia, combatte il progetto d'un ponte che unisca Venezia colla terraferma; e ciò perchè la *Rivista* « è e deve essere propugnatrice di ogni maggior possibile sviluppo delle comunicazioni ».

Il nostro egregio consocio scrive fra altro:

« Lungi da me l'idea di una polemica sulla necessità (che la maggioranza della gente che lavora e che abita a Venezia afferma e che l'on. Molmenti nega) di una nuova comunicazione libera e continua fra Venezia e la terraferma, sia pure coll'allargamento dell'attuale ponte della ferrovia, sia pure coll'esclusione della trazione animale. E' un problema questo che si maturerà colla lentezza con cui si maturano i problemi a Venezia specialmente in fatto di locomozione) ma intanto non bisogna lasciar credere che a Venezia le vie di comunicazione sieno anche troppe e troppo frequenti e che nessuno vi desideri il più piccolo progresso ».

Ci basti un breve commento a queste parole.

Noi ci meravigliamo delle meraviglie del signor cavaliere Trevisanato. Sopra un argomento che si dibatte da tanti anni, e che forse si dibatterà per qualche anno ancora, ci par naturale, doveroso, onesto il lasciar libera la parola ad ogni opinione onestamente espressa. Se si chiudesse la bocca agli oppositori, con chi si entrerebbe in polemica per sostenere le proprie idee?

Chi dirige questa *Rivista* è sempre stato ed è fautore deciso del ponte sulla laguna; e tale opinione ha chiaramente espressa, qualche anno addietro, nella *Gazzetta di Venezia*, che allora aveva aperto una specie di *referendum* sull'argomento; ma sarebbe stata anche questa una buona ragione per non lasciare che l'onorevole Molmenti esprimesse l'opinione sua?

La *Rivista* sarebbe ben lieta di pubblicare un articolo del signor Trevisanato sul ponte, con dati storici e tecnici sui varî progetti; e noi saremo così grati all'onorevole Molmenti anche perchè egli sarà stato causa indiretta nel procurare un tale articolo alla *Rivista* « che è e deve essere propugnatrice di ogni maggior possibile sviluppo delle comunicazioni ».

Il passaggio del Sempione.

Nell'*Annuario dell'Automobilismo* 1907 testè apparso siamo incorsi in errore nella parte riguardante le norme che regolano il passaggio del Sempione.

A pagina 456, prima riga, invece di « nessuna partenza potrà aver luogo *prima* delle tre ore del pomeriggio » leggasi: « nessuna partenza potrà aver luogo *dopo* le tre ore del pomeriggio.

CARTELLI INDICATORI

Offerte precedenti	Cartelli	N.	2398	L.	31 873
Provincia di Cosenza	,,	,,	15	,,	150
,, Genova	,,	,,	2	,,	20
,, Modena	,,	,,	10	,,	150
Municipio di Brescia	,,	,,	13	,,	130
,, Bricherasio	,,	,,	1	,,	20
,, Casorate Sempione .	,,	,,	1	,,	20
,, Cavaso	,,	,,	5	,,	50
,, Follina	,,	,,	9	,,	90
,, Fontaniva	,,	,,	2	,,	20
,, Fossalta diPortogruaro	,,	,,	2	,,	20
,, Lograto	,,	,,	2	,,	50
,, Massa	,,	,,	2	,,	35
,, Montichiari	,,	,,	1	,,	20
,, Nuvolento	,,	,,	2	,,	50
,, Parona di Valpolicella	,,	,,	1	,,	10
,, Pesaro	,,	,,	3	,,	30
,, Pontebba	,,	,,	3	,,	60
,, San Giustino	,,	,,	1	,,	20
,, Sansepolcro	,,	,,	1	,,	20
,, Sarnico	,,	,,	2	,,	40
,, Serravezza	,,	,,	3	,,	30
,, Viareggio	,,	,,	6	,,	120
,, Voghera	,,	,,	1	,,	20
Agnelli cav. Giovanni, Torino...	,,	,,	2	,,	20
Barbaroux Emilio, Torino.......	,,	,,	2	,,	20
Bigio Guido, Torino	,,	,,	2	,,	20
Bonetti Riccardo, Cremona	,,	,,	2	,,	30
Cavalchini ing. Carlo, Torino ...	,,	,,	2	,,	20
Ceriana-Mayneri cav. Mich.,Torino	,,	,,	2	,,	20
Di Mirafiori conte Gastone, Torino	,,	,,	2	,,	20
March. Ferrero di Ventimiglia,Torino	,,	,,	4	,,	40
Cav.Goria Gatti avv. Cesare,Torino	,,	,,	2	,,	20
Grosso Campana cav. Gaetano, Torino	,,	,,	2	,,	20
Guastalla dott. Gildo, Milano ..	,,	,,	1	,,	20
Montù Mario, Torino	,,	,,	2	,,	20
Oldofredi Orazio, Milano	,,	,,	1	,,	20
Piovano Annibale, Chieri	,,	,,	1	,,	25
Racca avv. Carlo, Torino	,,	,,	2	,,	20
Ricordi Sessa e C., Torino......	,,	,,	1	,,	10
Cav. Rossi dott. Ernesto, Torino.	,,	,,	2	,,	70
Rossi Oreste, Torino	,,	,,	2	,,	20
Rostain cav. Alfredo, Torino....	,,	,,	2	,,	20
Tapparo cav. avv. Felice, Torino .	,,	,,	2	,,	20
Teixeira avv. Vittore, Roma ...	,,	,,	4	,,	100
Toni F.lli e Marietti, Gozzano...	,,	,,	1	,,	10
Weillschott dott. Aldo, Milano ..	,,	,,	1	,,	20
Totale .	Cartelli	N.	2531	L.	336 58

IL CARTELLO DEI COMUNI.

Il Touring ha spedito a tutti i signori Sindaci dei Comuni, che sono attraversati da strade di grande comunicazione, una circolare nella quale, premesso che una legge prescrive che ogni Comune, all'ingresso dell'abitato, collochi una scritta contenente le proprie generalità, si fa notare che tali scritte, compilate con criteri locali, risultano difformi e poco estetiche non solo, ma col decorrere del tempo divengono illeggibili a cagione delle intemperie e della mancanza di manutenzione.

Per ovviare a questo inconveniente, il Touring ha predisposto un tipo speciale di cartello, di cui riportiamo due esempi; le dimensioni del cartello in ferro smaltato col fondo bleu, lettere e segni bianchi, sono di cm. 115 × 70. Oltre al nome del Comune, in carattere molto marcato, sul cartello sono riportati i nomi della Provincia, del Circondario e del Mandamento da cui il Comune dipende, con le distanze dei rispettivi Capoluoghi. Alcuni segni evidenti e di uso comune nei rispetti del turismo servono ad avvertire se nel Comune

esistano l'ufficio postale, quello telegrafico, la tramvia, il Console ed il Medico del Touring e la stazione ferroviaria; ove questa non esista in luogo, viene indicata la località con la distanza di quella più vicina. Infine sono riportate le indicazioni itinerarie per ogni senso della strada che attraversa

il paese. L'ubicazione del cartello risulta evidente da queste ultime indicazioni: esso va posto a muro, nel senso dell'asse stradale, a destra od a sinistra, in modo che la direzione indicata dalle freccie risulti esatta.

Già alcuni comuni hanno incominciato ad ordinare il nuovo tipo di cartello, che presenta indiscutibili vantaggi

di evidenza, durata, uniformità ed economia. Il Touring cede questo cartello al prezzo di costo di lire 20 franco stazione Milano.

Qualcuno ha richiesto quale fosse la disposizione di legge; il Touring, al quale era stato assicurato che la legge esisteva, ha fatto delle ricerche in proposito, ma senza risultato; pro-

babilmente trattasi di antiche disposizioni; sta il fatto che la quasi totalità dei Comuni e la maggioranza delle frazioni hanno queste tabelle e l'uso tien luogo di legge.

Non crediamo necessario spendere molte parole per dimostrare l'utilità di questi cartelli; raccomandiamo ai nostri Soci ed ai Consoli in modo speciale di sollecitare dalle proprie amministrazioni comunali l'acquisto di questo nuovo cartello.

CONGRESSI E RIUNIONI

Il IX Congresso della L. I. A. T. a Monaco di Baviera.

Dal 19 al 22 dello scorso giugno si è tenuto a Monaco di Baviera il IX Congresso della L. I. A. T., la grande Lega internazionale che raccoglie tutti i Touring e le Associazioni turistiche d'Europa. Gli atti del Congresso anzi si sono iniziati coll'aggiunta di un nuovo ente associato — The Motor Union di Londra.

I delegati delle Associazioni che hanno risposto all'appello per la verifica dei poteri, erano per la gran parte care e simpatiche conoscenze — persone che da anni consacrano una cura geniale e costante agli interessi turistici internazionali. Il Belgio era infatti rappresentato per il T. C. de Belgique, dal valoroso Ed. van Zeerbroech, dai vice presidenti Séaut e Carniaux e dal signor H. Colard, capo servizio dell'automobilismo, e per la Lega velocipedistica Belga la rappresentanza era stata conferita al presidente O. Remy. Il T. C. de France era rappresentato da S. Lob e l'Union velocipédique de France da Roy, Crinion e Delamare. L'ottimo sig. G. A. Pos — l'interprete quasi ufficiale del Congresso — rappresentava, insieme al sig. Fockema, il T. C. Olandese (A. N. W. B.) e inoltre anche la Lega velocipedica espanola. F. Raisin e l'egregio Navazza rappresentavano il T. C. Suisse; mentre Julius Loew, O. H. Beatty, E. Carniaux, e il dott. Boheman, rappresentavano rispettivamente il T. C. d'Austria, il Cyclist's T. C. inglese, il T. C. del Luxembourg e la Svenska turistforeningen (svedese).

Non mancava neppure la rappresentanza del T. C. russo e dell'Unione velocipedica russa, in persona dei signori Séaut e Doct. K. Kuhles del Deutscher T. C. Munich.

Finalmente le quattro grandi Leghe tedesche erano rappresentate, oltre che da molti membri, dai rispettivi presidenti: la Deutscher Radfahrer Bund da Th. Boechling, l'Allgemeine Radfahrer Union da M. Becker, la Deutscher Motorradfahrer-Verein da S. Brukmayer e il Deutscher T. C. Munich dal sig Heinrich Schlicht, suo presidente e dal diligente segr. Hermann Distler.

Il T. C. I. era rappresentato dal nostro consigliere delegato per la Sezione legale, avv. Bortolo Belotti.

***

Le sedute del Congresso sono state molto frequentate e talora movimentate e vivaci.

I voti che sono stati emessi riguardano specialmente le tasse, la circolazione, le dogane, i cartelli indicatori e le pubblicazioni.

Per ciò che riflette le tasse e la circolazione vi erano relazioni speciali del T. C. italiano, del T. C. svizzero, del T. C. belga e del T. C. olandese: e generalmente la discussione si aggirò intorno alla necessità di sopprimere senz'altro le tasse di soggiorno che colpiscono gli automobilisti stranieri in Germania e in Inghilterra. Siccome poi anche il nostro regime di frontiera ha bisogno di qualche ritocco, per i turisti che abitano al confine, si formulò il voto generale che le tasse debbano colpire solamente i cittadini del paese che le impone e ne siano quindi esentati gli stranieri che entrano nello stesso paese come turisti e che non vi tengono una notevole residenza. A questo effetto il Congresso ha ritenuto che la residenza degli stranieri sia notevole quando sia superiore a tre mesi.

Il Congresso ha pure espresso il voto che il rilascio dei permessi per condurre gli automobili sia conformemente regolato in tutti i paesi.

Per ciò che riflette le dogane, è stata accettata la proposta del T. C. belga di sollecitare dai governi una conferenza internazionale per regolare in modo conforme e definitivo la materia delle dogane, che diventa ogni giorno più importante collo svilupparsi del turismo. Il Congresso inoltre ha emesso il voto che sia soppressa la formalità della fotografia dell'automobile prescritta da taluni paesi (Francia) e che non ha nessuna ragione di essere, mentre è sufficiente la descrizione che dell'automobile vien fatta nel trittico. Sempre a proposito di dogane, è stato preso atto della relazione del T. C. italiano per il miglioramento dei rapporti internazionali coll'Austria — il paese più retrivo in questa materia e che, sebbene abbia ultimamente introdotto una specie di trittico, che peraltro è fonte di difficoltà e di noje, conserva ancora il dazio di entrata sulle biciclette straniere! Il delegato austriaco però non potè dare nessuna assicura-

zione in proposito, per il carattere rabbiosamente protezionistico della legislazione del suo paese.

Sui cartelli indicatori il delegato italiano ha pure presentata una relazione del nostro T. C., accompagnandola di riproduzioni e fac-simili dei cartelli adottati da noi. E il Congresso, pur formulando il voto che tutti i Touring si attengano ai segnali già approvati dalla Liat, rese omaggio ai lavori del nostro T., dichiarandoli veramente serî ed interessanti.

Finalmente per ciò che riflette le pubblicazioni, il Congresso ha preso atto del contributo che il T. C. belga, in persona del suo v. p. Carviaux, ha dato alla preparazione di itinerarî internazionali, ed ha rivolto invito allo stesso T. C. belga di continuare nell'opera intrapresa, tenendo però presente il principio, decisamente sostenuto dal delegato italiano che ogni Associazione debba provvedere ad illustrare il proprio paese e le strade rispettive. E' stato pure accettato un diligente manuale di conversazione ad uso dei turisti, redatto in francese, olandese, tedesco, inglese, italiano e spagnuolo, e pure presentato dal T. C. belga.

***

Dobbiamo accennare anche alle proposte respinte dal Congresso.

La prima fu quella della D. R. Bund di comporre un *bureau central* fisso della lega: ma su diretta opposizione del nostro delegato e delle delegazioni belga e francese, la maggioranza fu contraria alla proposta della Bund, perchè essa avrebbe alterato il rapporto di eguaglianza che deve esistere fra le Associazioni ed avrebbe conferita singolare autorità a quella di esse presso la quale il *bureau* fosse costituito. Invece è stata accolta la proposta del T. C. olandese che l'Associazione organizzatrice del Congresso sia pure incaricata di provvedere all'esecuzione delle decisioni prese.

Così pure il Congresso ha respinti i profili di itinerari internazionali preparati dalla D. R. Bund, per la ragione sostenuta dal T. C. Italiano (che in questo campo poteva davvero parlare alto) che cioè ogni Associazione debba provvedere con carte, con guide, con illustrazioni, a far conoscere il proprio paese prima del paese degli altri.

Il T. C. Austriaco, poi, ha ritirato senza discussione una proposta in forza della quale gli hôtels situati sul territorio di una Associazione non dovrebbero aver diritto di qualificarsi affiliati anche ad un'Associazione diversa.

***

Non c'è bisogno di dire che l'accoglienza delle Società tedesche, delle autorità e della stampa di Monaco è stata veramente cordiale ed ospitalissima.

Nulla si è lasciato mancare ai delegati: dalle guide della città e dalle facilitazioni per visitarla, alla curiosa Kellerabend, ai sontuosi banchetti, alle deliziose escursioni sul lago di Starnberg, al Castello di Nymphenburg ed a Garmisch.

Per il che il Touring Club Italiano ed il suo delegato rinnovano vive grazie ai rappresentanti delle Associazioni tedesche ed alle autorità di Monaco e nuovamente inviano un cordiale saluto a tutti i delegati delle Associazioni internazionali.

Il prossimo Congresso sarà a Stockolma, poichè così vollero i Congressisti, dietro l'invito del cortese e simpatico delegato della Turistforeningen svedese.

Arrivederci dunque l'anno venturo a Stockolma.

B.

La manifestazione dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti a Roma.

I nostri Soci avranno potuto, dai giornali, avere notizie dello svolgimento dell'esercitazione tattica dei V. C. A. a Roma, durante i giorni 1 e 2 Giugno. All'esercitazione presero parte, tra Volontari Ciclisti ed Automobilisti e Bersaglieri, circa 700 uomini. Parteciparono pure all' esercitazione parecchi automobili dell'esercito ed altri di privati, costituenti nuclei, la cui direzione era affidata rispettivamente al Maggiore Maggiorotti e al Tenente Colonnello Lattes, entrambi consoli del Touring; tra gli automobilisti si notava il Principe Don Prospero Colonna, Capo Console del Touring.

Direttore di manovra era il Colonnello Morrone: comandava i bersaglieri il maggiore Cantù. Alla seconda compagnia (riparto di Milano) parteciparono, come semplici gregari, il cav. Dalai, che organizzò la manovra sul Ticino nel 1906, ed il cav. Mercanti, che organizzò il primo esperimento sul lago di Garda nel 1904. A rappresentare la Direzione del Touring era il consigliere cav. ing. Alberto Riva, Vice-Presidente del Comitato Centrale V. C. A. Organizzatori benemeriti della manifestazione furono il deputato Gesualdo Libertini, il capitano cav. Annibale Angherà, noto per molti suoi pregevoli scritti sui volontari.

Il Touring fece distribuire alla direzione di manovra ed alle autorità, nonchè ai volontari, il foglio di Roma-Civitavecchia della Carta d'Italia del Touring, che comprende appunto la zona di manovra.

Ad un primo colpo d'occhio si notava l'esemplare organizzazione, derivata da una lunga preparazione, dei reparti di Milano e Torino, certamente i migliori, e poi di quelli di Pisa, Como, Verona, Cremona, ecc. Il battaglione di Roma presentava l'aspetto di una accolta fatta in pochi giorni per l'occasione, con lodevoli intenti ma senza i caratteri di una organizzazione continuativa.

La colonna mosse da Roma alle 4,30 e dopo essere passata per il Gianicolo e per il Vascello, proseguì facendo un alt a Castel di Guido, per la formazione in ordine di battaglia.

Intanto sul litorale tra Torre di Palidoro e Ladispoli, i quattro incrociatori avversari — rappresentati dalle torpediniere Falco, Sparviero, Nibbio e Avvoltoio — avvicinavano la costa per effettuare le operazioni di sbarco con le loro compagnie, che furono avvistate dai Bersaglieri e dai Volontari alla Cà del Pineto; si iniziò allora il combattimento, appoggiato per le truppe di sbarco dall'artiglieria delle navi, e sostenuto brillantemente dai Volontari disposti sopra un'ampia fronte, tenuta malgrado le anfrattuosità del terreno; sicchè i reparti avversari ripiegarono per l'azione combinata dei volontari e dei bersaglieri.

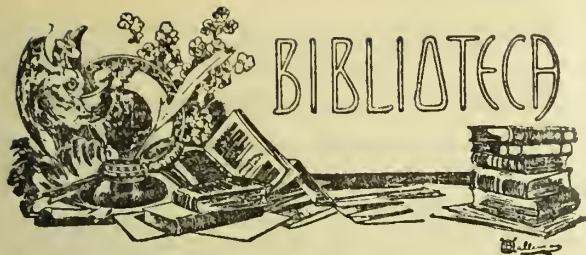
Alle 9 arrivò in automobile il Re seguito dallo Stato Maggiore. Alle 9,30 fu dato il segnale di radunata sulla brughiera, tra la ferrovia e la costa, a Palo, ed ivi il Re passò in rivista i reparti di bersaglieri e di volontari. I ciclisti sfilarono per reparti, le automobili ad una ad una. Dopochè i ciclisti e gli automobilisti furono radunati, il Re rivolse vive parole di encomio ai rispettivi capi reparto per il buon esito delle esercitazioni e per lo zelo dimostrato dai ciclisti. Rivolse poi uno speciale elogio al Colonnello Morrone, capo di Stato Maggiore e del Corpo d'Armata, e organizzatore e direttore delle esercitazioni.

***

Il Senato del Regno al quale nella tornata del 24 aprile 1906 era stato presentato dal Ministro della Guerra (Majnoni d'Intignano) un disegno di legge in 4 articoli per l'istituzione e il riconoscimento al Corpo Nazionale Volontari Ciclisti Automobilisti, ha invece nella tornata 14 giugno u. s. approvato, relatore Scialoja, il seguente disegno di legge:

" Il Governo del Re è autorizzato a riconoscere e a disciplinare con decreti Reali, senza derogare alle vigenti leggi, l'istituzione di un Corpo Nazionale di Volontari Ciclisti ed Automobilisti sottoposto alla vigilanza del Ministero della Guerra, allo scopo di concorrere alla difesa della patria ".

Il disegno di legge così approvato è stato rinviato al Ministero della Guerra per le discipline.

Auguriamo che le norme che saranno emanate per l'istituzione del Corpo sieno improntate a quella libertà e a quei concetti di spontaneità che hanno sin quì fatto la fortuna delle manifestazioni V. C. A. Esse norme dovranno almeno informarsi allo statuto studiato e approvato dal Comitato Centrale V. C. A. presieduto dal generale Sismondo all'opera del quale si deve se si è giunti sul terreno delle sanzioni parlamentari.

Una nuova pubblicazione. — — Per il Convegno di Perugia.

Parlo di una primizia che ha veduto la luce in questi giorni e si aggiunge alla collana di pubblicazioni di lusso che le Ferrovie dello Stato va creando con geniale accortezza.

Umbria è un opuscolo di 120 pagine di un formato quadro bizzarro, ripiegato in modo da diventare *bijou* entro una elegantissima copertina a colori di D. Cambellotti di Roma, avente nel fronte il tempio del Clitunno e nel verso il grifone di Perugia e sei stemmi di città umbre.

Una breve prefazione s'intona alle parole di Carducci:

> . . . grande, austera, verde
> da le montagne degradanti in cerchio
> l'Umbria guarda.

Sono descritte le parti umbre delle linee Firenze-Roma per Terontola-Perugia-Foligno-Terni, per Chiusi-Orvieto e per Arezzo-Fossato-Foligno; e la Terni-Rieti. Ma, con larghezza di vedute pratiche, la descrizione non si limita alle località toccate dalla ferrovia, ma comprende quelle da essa non troppo lontane, degne di visita. Quasi duecento incisioni, estremamente belle, scelte con garbo nella massa enorme di cose interessanti che offre l'Umbria, sono disposte artisticamente nelle pagine bene equilibrate: sfogliando il volumetto si ha la visione di un paese ricco di inestimabili bellezze d'arte e di natura. Alcuni panorami come quelli di Perugia, Assisi, Spoleto, Terni l'industre, Rieti, dànno un buon insieme di alcune città principali. Ma dove il graficismo rappresentativo eccelle è in certi dettagli presi con gusto. Il Torrione e la porta di Corciano, due teste e una patera dell'ipogeo dei Volunni, parecchi angoli, sale, torri, mura, scolture di Perugia, il coro di quel San Pietro di cui ho ricordato la profonda impressione nella prefazione dell'Umbria del Touring, l'interno della tomba dei Volunni, l'arco di Porta Libera di Todi, il chiostro di San Francesco in Assisi, la via delle Torri di Properzio di Spello, la porta del Duomo di Foligno, i portici anulari dell'anfiteatro romano di Spoleto, la cappella del Signorelli — precursore di Michelangelo — nel Duomo d'Orvieto e via via una quantità di ammirabili raffigurazioni abilmente contornate di fregi o incastrate l'una nell'altra, riassumono nobilmente alcune tra le linee più salienti di quello scrigno di tesori che è l'Umbria.

Parecchi acquarelli sono di C. Ferrari di Roma; i disegni gustosissimi delle testate sono del Cambellotto, saviamente e chiaramente emblematici.

L'ordinamento generale, l'impostatura di massima del lavoro e il testo sono di Michele Oro, segretario del Comitato di Direzione delle Ferrovie dello Stato e — ho piacere di notarlo qui — anche Console del Touring per Roma.

Mai impiegato di Stato, forse, ebbe a coprire funzioni più turisticamente adatte a un Console! Il testo non è certo la parte meno interessante di questa bella illustrazione dell'Umbria, nè era facile creare qualcosa di organico che non avesse a sparire entro tanta ricchezza grafica di vesti. Invece il testo si legge molto volontieri per lo snello andamento, per il rapido ed equilibrato, sebbene breve, tocco a ciascuna località, ma sopratutto per una qualità rara in questo genere di pubblicazioni: chi la scrisse l'ha *sentita*, ha provato nel proprio cuore ciò che ha presentato al pubblico, ha raccolto una parte almeno di così bel materiale viaggiando in bicicletta in mezzo a tante ricchezze.

Io non posso non mandare da queste colonne una lode particolarmente convinta alla propaganda che le Ferrovie dello Stato vanno facendo — adagio ancora, ma, speriamo, ancor più intensamente in seguito — al nostro paese. Se da essa, dal Touring, dall'Associazione Nazionale dei forestieri, dalle Società di abbellimento, dal Club Alpino, dagli albergatori, dalle Società di Navigazione lacuale e marittima, da privati che possono avervi interesse, si lavorasse da ogni parte per far muovere gli italiani e per attirare gli stranieri, certo in pochi anni si potrebbe aumentare d'assai la coltura nostra, la produttività dei mezzi di trasporto e di tutte le industrie che sono imperniate su di essi.

Le Ferrovie dello Stato hanno benevolmente accordato al Touring un certo numero di copie dell'*Umbria* a particolari condizioni e queste verranno date, nella misura del disponibile, agli iscritti del Convegno di Perugia del settembre prossimo.

L. V. BERTARELLI.

Società Editrice di Annuari, *Milano scelta;* Milano 1907. (L. 5).

Questa Guida, pratica ed utile, e già molto diffusa, è giunta al suo terzo anno. In essa si trovano anche questo anno varie aggiunte, come quella del numero del telefono unito ad ogni nome, e del giorno di visita indicato di fianco al nome di molte signore. Anche sotto l'aspetto tipografico la Guida è assai migliorata.

Carlo Reale, *Stato presente e passato delle rive del Verbano;* Milano, Tip. degli Operai, 1907 (op. di pag. 28 con una carta).

Una descrizione completa morfologica e fisica delle rive del Lago Maggiore non è ancora stata fatta. Se ne parla incidentalmente in monografie d'indole disparata, come nello studio geologico corografico del prof. Torquato Tarasnelli e nella nuova carta idrografica del dott. Carlo De Agostini per quanto concerne la zona sommersa. L'intento di questa nota non è certamente quello di colmare una così grande lacuna... anzi un così grande lago, ma quello di segnalare le importanti questioni che da uno studio metodico delle rive potrebbero attingere nuova luce. Il dotto e diligente studio è reso più interessante dalla carta dei cordoni litorali e morenici e terrazzi del Verbano.

Société des fabrications Automobiles, *Le Salon de Milan 1907;* Paris, 72 avenue de la Grande Armée, 1907.

E' un elegante fascicolo dedicato interamente all'industria automobilistica italiana di cui magnifica il progresso a mezzo di articoli e di illustrazioni. L'opera contiene inoltre un capitolo che riassume in modo concettoso l'opera del nostro Touring nei suoi 12 anni di vita.

Guide Taride, *Les Routes de France ad uso degli automobilisti e ciclisti;* Parigi, 1907, 18-20 Boulevard Saint Denis, Edit. E. Taride (pag. 870; Prezzo L. 5).

La nuova edizione, considerevolmente aumentata di volume, contiene 4000 itinerarî della Francia con la nomenclatura particolareggiata delle località; la descrizione e il chilometraggio delle strade; l'indicazione delle salite e delle discese; delle discese e svolte pericolose, ecc.

Contiene inoltre 250 grandi itinerarî esteri, due carte indice della Francia e dell'estero.

Raimondo Martini, *Guida di Taggia;* San Remo, Tipografia Cattolica, 1906 (pag. 56).

In occasione del cinquantenario del simulacro della Madonna di Taggia, il sac. prof. Raimondo Martini pubblicò questa utile guidina, ricca di notizie su Taggia, e specialmente sulle chiese di quella vetusta cittadina.

F. Thevin e C.ie, *Annuaire Generale de l'Automobile;* 1907.

E' un grosso volume di 1800 pagine rilegato in tela, contenente indicazioni utili sulla costruzione e vendita dell'automobile, sulla fabbricazione dei motori, pezzi staccati e tutto quanto concerne l'automobilista. Esso contiene inoltre gli indirizzi dei costruttori, dei negozianti, garages, rivenditori e meccanici, dei depositarî di tutta la Francia e dell'estero. Notevole la lista completa dei 32 000 possessori di automobili esistenti in Francia, divisi per dipartimento e località. Il prezzo del volume inviato franco di porto è di 20 franchi. Indirizzare le domande accompagnate dall'importo agli editori F. Thévin e C.ie, 1, rue Villaret de Joyeuse, Parigi.

R. Champly, *Etude sur l'emploi des courroies dans les voitures automobiles* (in 8 - di 142 pagine con 48 figure - Prezzo 4 franchi). H. Dunod et E. Pinat, editori, 49, quai des Grands Augustins, Parigi VI.

Ing. G. Silvio Nardini, *Manutenzioni stradali e materiali d'inghiaiamento* (in 8 di 147 pagine; L. 2); Oderzo: Edit. Ditta G. B. Bianchi.

Fanfare ciclistiche.

L'avv. F. Panizzi, nostro consulente a Reggio Emilia, ci fornisce una interessante sentenza di quel pretore avvocato Battaglini in materia di Fanfare ciclistiche. E la riportiamo senz'altro, approvando le conclusioni di assolutoria a cui essa è arrivata:

E' rimasto accertato come la sera del 21 febbraio p. p. alcuni amici del Vito Govi andassero a fare una serenata al Govi stesso, di cui ricorreva il compleanno e come poi, avendo tutti deciso di recarsi a bere un fiasco ad un'osteria di porta Santo Stefano di questa città, si incamminassero poco dopo le ore 21 a quella volta, percorrendo le vie e piazze su indicate.

Durante il breve tragitto furono fermati da due guardie di città, una delle quali richiese chi fosse il capo di quel piccolo concerto, ma poi soggiunse che potevasi suonare fino alle ore 11 di notte, senza che menomamente fosse dato alcun cenno di intimazione o di invito a smettere, anzi incoraggiando i suonatori a proseguire.

Ed il fatto d'aver percorso, casualmente, le indicate località suonando una marcia, nella sola andata però, è rimasto ammesso anche dal giudicabile.

Se non chè, questi ha eccepito che il fatto a lui ascritto non può costituire contravvenzione alcuna a sensi dell'articolo 77 del Regolamento di P. S. o di alcun'altra disposizione della legge punitiva.

Invero, il citato articolo parla solo di bande musicali, di associazioni; bande cioè composte di un numero rilevante di suonatori con molteplici istrumenti tutti intonati, con i piatti, il tamburo e la gran cassa, capaci per ciò di richiamare a loro ed al loro seguito una moltitudine di gente con pericolo di turbamento per l'ordine pubblico e qualche volta anche di apprensione per gli abitanti.

Ma il Govi era alla testa invece di un ristretto numero di suonatori e cioè di sette od otto, con soli strumenti di piccole dimensioni e quindi di intensità di suono assai limitata; suonatori costituenti una semplice *fanfara* ciclistica che non può in alcun modo essere paragonabile a banda musicale ed essere considerata nel novero di quelle le quali prima di suonare in pubblico devono dare il relativo avviso all'autorità di pubblica sicurezza che potrebbe anche vietare a loro il permesso per ragioni di ordine pubblico.

Così ebbe a decidere la Cassazione di Roma ripetutamente colle sentenze 11 e 29 agosto 1899 e 15 giugno 1905.

Del fatto quindi in giudizio, non avendo il medesimo tutti i requisiti dalla legge richiesti, non può tenersi responsabile penalmente il Vito Govi.

Vettura investita da automobile.

Il Tribunale di Rouen ha emanata la sentenza 12 dicembre 1906 che veramente rappresenta una risoluzione importantissima sui doveri degli automobilisti e sulle rispettive responsabilità. La riferiamo quindi nella parte sostanziale:

« Al contrario è stabilito che l'automobile correva con una velocità eccessiva data la configurazione pericolosa della strada.

In realtà mentre Nicolas si era offerto di provare ch'egli aveva potuto per la conformazione della vettura, arrestarsi di botto senza avanzare di un metro, è stato constatato da uno dei suoi testimoni (il primo della contro-inchiesta) che l'automobile aveva percorso due metri a freni serrati.

Perchè l'automobile percorresse questo spazio malgrado la ripidezza del pendio e l'azione dei freni, doveva essere animata da una velocità relativamente considerevole.

Per questo capo adunque una prima colpa è imputabile a Nicolas.

La causa che in modo particolare determinò l'accidente, risiede nel fatto che Nicolas aveva occupato il lato della strada che avrebbe dovuto lasciar libero ai veicoli discendenti.

Importa anzitutto avvertire che la vettura di Milou teneva la propria dritta. " La vettura, dice il terzo testimonio dell'inchiesta, era sulla dritta della strada, rovesciata sul prato ,,.

Si è stabilito in seguito che Nicolas s'era portato sulla sinistra.

Dopo aver rilevato sulla strada la traccia delle ruote dei due veicoli, Telliery, primo testimonio, dichiara " che l'automobile teneva più che il mezzo della via e ch'esso s'era piuttosto portato sulla sinistra ,,.

L'attitudine rispettiva, dopo l'accidente dello *chauffeur* della vettura e dei viaggiatori dell'automobile, testificano ancora, della correttezza del cammino seguito da questi e della colpa di quello.

Poichè, mentre il primo insisteva per raccogliere delle prove ch'egli era nel proprio diritto, e voleva che si andasse a cercare la guardia campestre o un uomo di legge per fare constatare l'accidente ed il posto ch'esso occupava sulla strada, del che era stato impedito da Milou, desideroso di ripartire per farsi curare a casa sua (primo, terzo, quarto testimonio dell'inchiesta); al contrario le signore dell'automobile indicavano col piede il luogo dove era avvenuto l'accidente, e pareva che cercassero di far scomparire le traccie lasciate dalle ruote (primo testimonio).

Ora, queste diverse constatazioni contrarie al Nicolas non sono in contraddizione con quelle del primo testimonio della contro-inchiesta, il quale, chiamato per riparare le avarie dell'automobile ha dichiarato " che l'automobile si trovava sul ciglio della strada, la parte bassa della ruota di destra a dieci centimetri dal fossato, e la parte alta del parafango, a venti centimetri dal pendio a scarpa ,,.

E' necessario avvertire che la posizione dell'automobile descritta dal testimonio, differisce notevolmente dalla posizione nella quale era stata vista subito dopo la collisione, da Tellier il quale depone che invece di essere situata parallelamente al fossato " essa era girata per tre quarti sul fossato ,,.

Questa divergenza fra constatazioni ugualmente degne di fede, attesta semplicemente che dopo l'accidente l'automobile era stato ricondotto sul ciglio della strada, perchè non ostruisse la circolazione.

In ogni modo la sua posizione quale è indicata dal primo testimonio non era che quella successiva alla collisione.

Ma la constatazione decisiva del processo è quella che si riferisce alla posizione dei due veicoli al momento del loro scontro.

Ebbene, questa posizione è stata nettamente precisata da Tellier la cui testimonianza ha rivelato che l'automobile teneva " oltre il mezzo della via ,,.

Il primo testimonio della contro-inchiesta poi, dichiara pure che prima di arrivare al suo punto di fermata, l'automobile aveva lasciato sulla strada una striscia di due metri, di cui si è trascurato di fare conoscere la direzione.

Perciò la sua constatazione che evidentemente si riferisce alla fase posteriore alla collisione, lascia sussistere in tutta la loro forza i precisati rapporti del teste Tellier sulle circostanze medesime di questa collisione.

Ne risulta quindi che la responsabilità dell'accidente deve essere imputata a Nicolas, il quale ha commesso la doppia colpa di non avere in un punto pericoloso della strada rallentato la velocità dell'automobile, e di aver occupato oltre il mezzo della strada, mentre avrebbe dovuto tenere la destra ».

Code du chauffeur.

Le Code du chauffeur, raccolta commentata e critica di tutte le leggi interessanti i conduttori, i possessori e i costruttori d'automobili. I. Imbrecq, avvocato alla corte d'Appello di Parigi. Un volume in-8 di pag. 500. Rilegato in pelle verde.

Una raccomandazione ai soci.

Essa è rivolta a quei pochi soci che per negligenza o per altra causa non hanno ancora versata la quota del corrente anno 1907.

Rammentiamo a questi pochi che, trascorso il corrente mese senza che abbiano regolata la loro posizione sociale, saremo costretti, oltre a sospendere l'invio della *Rivista* e delle altre pubblicazioni fra cui i Fogli della *Carta d'Italia*, ad adottare quelle misure coattive che sono nella nostra facoltà in ossequio alle precise disposizioni dello Statuto.

Comunicati e notizie del Touring

La Direzione Generale del Touring nelle sue ultime sedute ha preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

ESPOSIZIONE E CONVEGNO DI PADOVA. — Il Direttore Generale dà comunicazione dello svolgimento del convegno tenutosi in occasione dell'Esposizione Turistica di Padova, alla quale il Touring ha partecipato con uno Stand della cui organizzazione va reso speciale merito al Console Gribaldo. — La Direzione, mentre prende atto, esprime il suo vivo compiacimento per l'opera esplicata dal Consolato in tale circostanza.

CIRCOLAZIONE AUTOMOBILI. — *Zaffaroni* comunica il testo della circolare diramata dalla Prefettura d'ordine del Ministero per porre restrizioni alla circolazione automobilistica, e si domanda se sia opportuno che il Touring si interponga per una azione energica contro talune disposizioni vessatorie riguardanti la circolazione degli automobili, — le quali tenderebbero a mettere fuori della legge questo nuovo veicolo che ormai è diventato di pratica comune.

Comunica poi la risposta data dal Comune di Milano, nel senso di riportarsi alle norme del regolamento di polizia stradale, senza il concorso di altre disposizioni restrittive — e comunica altresì che dello stesso avviso è il Municipio di Verona, specialmente nei riguardi del prescrivere la velocità e del vietare il passaggio degli automobili per certe vie.

Il Segretario Generale riferisce che un ricorso è stato interposto sino dal marzo dal Touring al Ministero, non appena si conobbe il testo delle disposizioni nuove: crede pertanto utile oggi di fare propaganda, allo scopo di fare conoscere il testo del ricorso nostro e di ottenere l'adesione di altri Comuni, — facendo speciale richiamo alla necessità di dare una moderna interpretazione alla legge, — richiamando il benevolo interessamento della stampa politica e sportiva.

Si mandano a fare le pratiche d'urgenza.

TRATTATO TRA T. C. I., A. C. F. e T. C. F. PER I TRITTICI. — Si approva il trattato tra il T. C. I. ed il T. C. F., per il rilascio del trittico italiano al T. C. F., a seguito dei preventivi accordi coll'A. C. F.

MIGLIORAMENTO ALBERGHI. — Si manda a conferire col signor Gavirati, per costituire la Commissione Miglioramento Alberghi: intanto si conviene di includere nell'opuscoletto del Concorso delle Camere d'Albergo un estratto dell'altro opuscolo del Touring *Il Touring agli Albergatori*.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Si mantiene la nomina dei Delegati del Touring al Congresso della L. I. A. T. nelle persone dei signori comm. dott. Ettore Candiani — Avv. Bortolo Belotti — Dott. cav. Gildo Guastalla — Rag. cav. Arturo Mercanti. Si stabilisce che il voto, a termini dell'art. 5 dello Statuto della L. I. A. T. sia deferito all'avv. Bortolo Belotti.

Guastalla. — Dà relazione dei voti della Conferenza Internazionale degli Automobile Clubs, tenutasi ad Homburg il 15 giugno, nella quale si è deciso di provocare l'unificazione dei regolamenti per quello che riguarda il regime doganale per gli automobili.

La Direzione passa poi all'esame dei temi annunciati per il Congresso della L. I. A. T., stabilendo di massima la linea di azione dei Delegati del T. C. I.

IV OLIMPIADE DI LONDRA. — Si prende atto degli accordi intervenuti tra il Conte Brunetta d'Usseaux, Commissario della IV Olimpiade di Londra, per l'Italia, ed il Direttore Generale, per ciò che riguarda l'eventuale partecipazione morale del Touring all'organizzazione del Comitato Italiano, e la forma di adesione del Touring stesso e degli altri Touring confederati alla L. I. A. T.

CONCORSO PER UNA MONOGRAFIA STRADALE. — Si approva la proposta della Commissione Strade di assegnare una medaglia d'argento all'ing. Pangrazio e all'ing. Libertini per le memorie da loro presentate fuori concorso.

GITA TURISTICA IN GRECIA. — Avuta relazione dello svolgimento della gita turistica in Grecia, su proposta dell'ingegnere Bar. Gaetano De Angelis, Capo Console del Touring in Napoli, intervenuto alla gita, si manda a conferire diplomi di benemerenza e a ringraziare ufficialmente le persone ed i Comitati greci che nell'occasione hanno fatto entusiastica accoglienza ai Soci del Touring, intendendo con ciò di onorare il Sodalizio Italiano.

CONVEGNO DI BOLOGNA. — Si delega a partecipare al Convegno di Bologna, e per la seduta inaugurale del primo Congresso per i monumenti ed i paesaggi pittoreschi d'Italia, il direttore della *Rivista* prof. Ottone Brentari.

CONVEGNO DI TRIESTE. — Si delibera che vi partecipi la Direzione nelle persone del Direttore e del Vice Direttore Generale, del Capo Console Generale e dei Segretari. — Alla Direzione si aggregano i Consiglieri, colonnello Barutta e rag. Moro.

CONSOLATO DI VENEZIA. — Si approvano le nomine dei signori: Conte Pietro Foscari, Capo Console — Avv. Ehrenfreund — Giovanni Vaerini — Giovanni Arduini — Pardelli Massimiliano — Guglielmo Cisotti — Giuseppe Zanetti, Consoli.

Si ratifica la deliberazione d'urgenza del Direttore Generale colla quale si autorizzava l'organizzazione di una carovana marittima Venezia-Trieste, per parte di quel Consolato, in occasione del Convegno di Trieste.

DOMANDA DELLA SOCIETA' VELITES. — Alla Società Velites, la quale in occasione di un Convegno ciclistico organizzato per il 23 giugno fa domanda di un concorso per parte del Touring, si concede una medaglia d'argento

La nuova Commissione per il miglioramento degli alberghi.

Questa Commissione, che per naturale decadenza aveva cessato di funzionare colla fine dello scorso anno, si è di recente ricostituita nelle persone dei componenti la Direzione Generale, e dei Signori Luigi Gavirati, cav. L. Bertolini, ing. A. Binda. prof. O. Brentari, L. Brioschi, rag. M. Caspani, cav. C. Consonni. arch. A. Mainoni, cav. C. Mazzola, avv. C. Mazzoni. Emilio Pozzi.

La Commissione, in alcune sedute tenute alla Sede del Touring, ha anzitutto proceduto alla nomina del suo Presidente. Venne eletto all'unanimità il signor Luigi Gavirati, che alla questione per il miglioramento degli alberghi dedicò studi pazienti ed interessamento attivo ed efficace.

La Commissione quindi, persuasa della necessità di esercitare una azione rapida, per la migliore effettuazione del suo programma, passò alla nomina di un Comitato Esecutivo, sempre riservandosi la trattazione delle questioni più importanti e di massima. Vennero chiamati a far parte del Comitato Esecutivo i signori Mainoni, Mazzoni, Brioschi, Caspani e Consonni, oltre al Presidente signor Gavirati.

Nelle sue linee generali, l'azione della Commissione dovrà mirare non solo a continuare l'opera precedentemente iniziata, ma anche ad intensificare la propaganda dei principî adottati dal Touring per il miglioramento degli alberghi, sia mediante una propaganda diretta presso gli Albergatori, sia indirettamente, col mezzo degli Enti più autorevoli in materia, allo scopo di raggiungere, gradualmente ed uniformemente, la progressiva trasformazione da quello che l'albergo oggi è, a quello che dovrebbe essere.

E' imminente la pubblicazione del Resoconto del Concorso Nazionale delle Camere d'albergo: la Commissione prendendo occasione da ciò, è venuta nella decisione di valersi di tale pubblicazione per riassu

mere, in pochi capisaldi, tutto quel complesso di dati, di norme, di consigli che il Touring è venuto maturando durante più di un decennio di propaganda attiva pro miglioramento Alberghi: sarà un manuale prezioso, un vademecum indispensabile che il Touring verrà così a mettere a disposizione degli Albergatori di buona volontà.

Al Principe di Monaco.

I soci del Touring Club Italiano residenti nel principato di Monaco, presentarono a quel sovrano, principe Alberto (cultore esimio dell'oceanografia, e fondatore d'un Museo che forma l'ammirazione universale) in omaggio una pergamena, di cui quì diamo la riproduzione. Il principe di Monaco s'è inscritto quale socio perpetuo del nostro Touring.

Onorificenza.

Il cav. Alfredo Rostain, capoconsole del Touring a Torino, è stato nominato, *motu proprio* del Re, ufficiale della Corona d'Italia. Congratulazioni.

Soci quinquennali.

Alberti dott. Roberto, Monza — Andreani ing. Cesare, Vicenza — Baratta Cesare, Buenos Ayres — Benassi ing. Alfredo, Reggio Emilia — Brambilla Pisoni Ernesto, Cernusco sul Naviglio — Brignoni avv. Giuseppe, Savona — Cantoni dott. Enrico, Viadana — Carcano Candida Giuseppe, Trani — Cattaneo Carlo, Strosa — Cederna Giulio, Milano — Ceresa Cesare, Cantù — Coltellacci cav. Costantino, Roma — Corvo Luigi, Casaletto di Sopra — Croppi Umberto, Padova — De Piera dott. Camillo, Trieste — Fiamingo Zandolina Giovanni, Giarre — Fornari Gustavo, Roma — Fumagalli Luigi, Buenos Ayres — Gherardi ing. Francesco, Rimini — Gigli Mario, Siena — Henwood Trelease ing. William, Macugnaga — Kössler Willy, Firenze — Lardi ing. Aristide, Modena — Lorenzi Raimondo, Breslau — Luserna di Campiglione conte Enrico, Firenze — Martinelli magg. Vittorio, Tortona — Mazzolotti Tommaso, Stresa — Merlo Alberto, Buenos Ayres — Minchilli ing. Domenico, Campobasso — Nasimbeni avv. Gino, Siena — Nigrisoli conte Vittorio, Mantova — Olivato Angelo, Albaredo d'Adige, — Ostino Giuseppe, Chieri — Rossi Antonio Breslau — Rovetta Berardo Giuseppe, Paderno Francia Corto Russo Ercole, Palmanova — Salzi Enrico, Monza — Soldaini Lenzi Amedeo, Fucecchio — Sozzi Giuseppe, Milano — TURINELLI ANNA, Milano — Vaghi Giuseppo, Como — Villa Alfredo, Genova — Vitali Gaetano, Breslau — Vitali Italo, Buenos Ayres — Zuppelli Giuseppe, Aquila.

TOTALE N. 4370.

Soci benemeriti.

Comparini Giuseppe, Firenze — De Bourne ten. colonn. Ernesto, Siona — De Gennaro cap. Roberto, Cuneo — De Silva Vittorio, Milano — di Francia march. dott. Luigi, S. Caterina del Jonio — Formentini rag. Cesare, Castellanza — Frassi cap. Giuseppe, Napoli — Morozzo della Rocca ten. Federico, Roma — Piovano Annibale, Chieri — Re ten. Brissio, Genova — Rinaldi ten. Gaetano, Massa — Spagnoli Orlando, Livorno — Tomassetti ten. Carlo, Roma — Torri Gerolamo, Acquascria.

TOTALE N. 1271.

CONSOLATO

QUARTO ELENCO

Capo Consoli.

Reggio Emilia............ Campanini Naborre.

Consoli.

Adro........................ Mondini dott. Carlo.
Alzo........................ Fiorentini Francesco.
Bari 87° regg. fanteria........ Majone cap. Alfredo.
Bettolle..................... Passerini conte Silvio.
Borghetto Lodigiano...... Dolcini dott. Antonio.
Bracciano.................... Michele Torta.
Cannobio .... Arturo Passani.
Caposele..................... Ilaria avv. Vincenzo.
Carpineti.................... Pacchieni Boiardi Susenna Girolamo
Castelnuovo di Porto....... Scotti Arturo.
Castrovillari................ Antonelli ing. Leopoldo.
Catania 84° regg. fanteria... Finzi ten. Ermanno.
Cencenighe................... De Biasio Cirillo.
Cerreto Sannita.............. Cardona Frangipani Francesco.
Civitavecchia 91° regg. fant. Ramaccini sotto ten. Francesco.
Como .... Masciadri dott. Miro.
» .... Veronelli Oreste.
Conegliano 7° regg. alpini... De Negri ten. Giulio.
Conversano................... Badanelli dott. Gino.
Corniglio .... Piletti Dante.
Cumiana .... Cassina avv. Ottavio.
Cuneo......................... Arnaud dott. Serafino.
Cuneo 2° regg. alpini......... Bes ten. Celestino Michele.
Firenze 27° regg. fanteria.. .. Negro cap. Giuseppe.
Francavilla.................. Cittadino Michele.
Francoforte sul Meno...... Wolff Fernando.
Frattamaggiore............... Romano Carlo.
Gattinara.................... Cordara Antona Giuseppe.
Gradisca .... Melinz Antonio.
Grosseto...................... Osenga ing. Tullo.
Koenigstein.................. Breul Bernardo Emilio.
Lacedonia.................... Moscatelli prof. Nicola.
Lama di Mocogno......... Vedovelli geom. Umberto
La Maddalena................ Cap. Vincenzo Nigro.
La Morra..................... Zocca Giovanni.
Lauria Superiore............. Viceconti dott. Lorenzo.
Legnanello................... Mongini Luigi.
Legnano....................... Clerici ing. Giuseppe.
Lione......................... Salghetti Napoleone.
Livorno....................... Vacha Strambio avv. Paolo Emilio.
Lucca......................... Del Prete ing. Giovanni.
Madera........................ Malesani F. M.
Manfredonia.................. Durante avv. Cesare.
Marciana Marina............. Demo Tancredi Giovanni.
Marigliano. .... Siciliano avv. Pasquale.
Maserada..................... Faido Alessandro.
Massa......................... Rinaldi ten. Gaetano.
Mossina 83° rogg. fanteria... Tuccari ten. Luigi.
Milano........................ Brigatti Luigi.
» .... Penna Enrico.
» .... Usuelli Celestino.
» .... Villa ing. Paolo.
Minervino Lecce.............. Vincenzo Scarciglia.
Moggio Udinese............... Franz dott. Pietro.
Monticello.................... Casati ing. Amilcare.
Montiglio Monferrato...... Gianotti Pietro.
Moquegua..................... Minuto Augusto.
Moretta....................... Bauchio Domenico.
Napoli........................ Balsamo cav. ing. Antonio.
Napoli 10° regg. artiglieria.. Filangieri di Candida Gonzaga conte cap. Diego.
Napoli........................ Galli Ernesto.
Naso.......................... Trassari avv. Francesco.
Netro......................... Pretti Andrea.
Nola.......................... Piciocchi Raffaele.
Novara 17° regg. artiglieria.. Archivolti cap. Carlo.
Nuraminis.................... Matta Luigi.
Paganico..................... Patrizi march. Giacomo.
Palermo...................... Pandolfini cav. Ignazio.
Parma regg. lanc. Vitt. E. II Bonduri cap. Giovanni.
Parma 44° regg. fanteria...... Ferri ten. Guglielmo.
Passo di Treia................ Salvi Paolo.
Pesaro 2° regg. artiglieria.... Pierleoni Fosco cap. Francesco.
Pettenasco.................... Primatesta dott. Giuseppe.
Pieve S. Stefano.............. Brizzi cav. Icilio.
Pisciotta..................... Mandina avv. Scipione.
Ponte a Moriano.............. Rosso Giuseppe.
Pontestura................... Cerrone Alberto.
Ponzone...................... Arossa Francesco.
Reggio Cal. 22° regg. fant... Anaù ten. Angelo.
Roggio Calabria.............. Nesci Melissari Vincenzo.
Rimini 62° regg. fanteria..... Isacchi cap. Aristide.
Rivoli........................ Dosio avv. Adolfo.
Roma.......................... Venti rag. Lorenzo.
Rosignano Marittimo...... De Montel Erasmo.
Rubiera...................... Stradi Egidio.
Saluzzo....................... Isasca avv. Vittorio.
Sampeyre...................... Moschini ten. Guido.

S. Maria Capua Vetere......... Ten. Eugenio Imberte.
S. Caterina del Jonio......... Di Francia march. Luigi.
Sassoferrato.............. Collini avv. Serafino.
Savigliano regg.Lanc.Milano Pifferi cav. Ettore.
Settimo Vittone........... Noro dott. Giacomo
Spoleto 52° regg. fanteria.... Tommasini cap. Paolo.
Termini Imerese......... De Luca La Rocca Stefano.
Torino.................... Ten. Mario Ruggeri.
Torino.................... Boyer Ernesto.
» .... Rossano avv. G. B.
Torino 59° regg. fanteria..... Ruggeri ten. Mario.
Trescorre Balneario......... Comi Rinaldo.
Valonza.................. Gervaso Oreste.
Varese.................... Macchi rag. Silvio.
Venaria Reale 5° regg. art.... Mazza cap. Lorenzo Roberto.
Verona 18°regg.cav.Piacenza Franco conte cap. Alberto.
Verona 6° regg. alpini......... Moretti cap. Antonio.
Verona.................... Piccoli dott. Paolo.
» .... Sdralevich ing. Giuseppe.
Viareggio.................. Molinelli Oreste.
Vicenza regg.Lanc.Montebello Bottagisio nob. cap. Cesare.
Vico Canavese............ Bertarione avv. Costantino.
Vico Equense............ Parascandolo dott. Luigi.
Vignanello................ Dott. Nicola Contini.
Vigone.................... Balbis cav. Giacinto.
Villanova Mondovì......... Fantini Giuseppe.

SEZIONE MEDICA.

QUARTO ELENCO

Medici.

Albenga.................. Nicolari dott. Agostino.
Almese.................. Ronchail dott. G. Cesare.
Capua.................. Alvino dott. Pietro.
Gallese.................. Scatolare Dott. Giulio Cesare.
Manfredonia.............. Grasso dott. Camillo.
Massa.................. Guerra dott. Pietro.
Paullo.................. De Vecchi dott. Enea.
Piano di Sorrento.......... Maresca dott. Vincenzo.
S. Maurizio.............. Riva dott. Emilio.
S. Remo.................. Roggeri dott. Giov. Battista.
Tignale sul Garda.......... Abbruzzetti dott. Alfonso.

CONSULENTI LEGALI.

QUARTO ELENCO.

Manfredonia.............. March avv. Nicola.
Padova.................. Bianchini avv. Giuseppe.

AFFILIAMENTI

I. - Farmacisti.

Bergamo.......... Farmacia Terni di Polli Celestino.
Forlimpopoli......... Briganti rag. Luigi.
Roma.............. Lucente Raffaele Farmacia Hygeia.
S. Pellegrino......... Bonapace Ermanno.

II. - Garages.

Milano	Garage *Gallia* e *Rapid*....	I Categoria
»	AutoPalace Ricordi Sessa e C.	I »
Roncegno..........	Waiz Alfonso	II »

III. - Meccanici.

Cantù...........	Conconi Luigi	II Cat.	A. M. C.
Castel S. Giovanni..	Corradi Innocente	II »	A. M. C.
Colzè...........	Fratelli Trentin	II »	C.
Lavagna..........	Piancezza Pietro	II »	A. M. C.
Manerbio..........	Giuseppe Cappon	II »	M. C.
Monza...........	Cogliati Pasquale	II »	A. M. C.
Ponte di Nossa.......	Corsi Alessandro	II »	C.
Porto Corosio.......	Malnati Giuseppe	II »	C.
Porto Maurizio.......	Fratelli Gavi fu Antonio	II »	A. M. C.
Sanguinetto.......	Guzzo Giuseppe	II »	C.
Trento..........	Ettore Mayr	I »	A. M. C.

IV. - Benzina.

Ringraziamenti. — In questi ultimi giorni ci sono pervenute, da parte di buoni negozianti, parecchie domande di affiliamento, provocate dai consigli loro dati da nostri signori Soci.

Questa Sezione sente il bisogno di porgere un sentito ringraziamento a tali nostri Soci che mostrano di apprezzare il lavoro continuo, assiduo che compie il Touring in prò dell'automobilismo. Se molti facessero così l

Cambiamento delle Placche. — Rammentiamo la nostra circolare del gennaio scorso. Parecchi affiliati non hanno ancora provveduto a tale cambiamento. A loro ed ai nostri signori Consoli ci raccomandiamo affinchè sollecitamente ci si ritorni la placca vecchia che cambieremo colla sola spesa di L. 0,60. Coloro che desiderano in cambio una placca doppia, a due facciate, da mettersi a coltello, devono mandare L. 4 per il maggior costo er le spese di porto.

Studi sui tipi di benzina da preferirsi in Italia. — Rimandiamo il lettore ad altra parte della *Rivista*.

Nuovi affiliamenti:

495. CARMAGNOLA (Torino). — *Taverna Eugenio*, meccanico via Bra-Alba, 29. Benzina 670-680 a L. 1 al chg. Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 3,50; da chg. 5 a L. 6,50; sciolto a L. 1 al chg. Orario feriale e festivo dalle 6 alle 19. Ricapito per le ore di chiusura presso l'Albergo « Due Mori » di fronte al Negozio.

496. NAPOLI. — *Cipullo Ettore*, cicli automobili, via S. Caterina a Chiaia, 5. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg. Oli della Vacuum Oil Company in latte da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 1 a L. 2,40; da chg. 3 a L. 5,20; da chg. 5 a L. 8,30. Grasso puro della V. O. C. in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio (prossimo numero). Orario: feriale dalle 7 alle 21; festivo dalle 7 alle 12. Recapito per le ore di chiusura presso il proprietario in Vicoletto S. Arpino (Chiaia).

497. PAVULLO NEL FRIGNANO (Modena). — *Pattarozzi Adolfo*, farmacia-drogheria, via Giardini, 47. Benzina 695-700 a L. 0,80 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo: in estate dalle 6 alle 22: in inverno dalle 7 alle 21. Recapito per le ore di chiusura presso il tabaccaio Peri Antonio.

498. PIEVE DI CADORE (Belluno). — *Coletti Emidio*, coloniali e panificio, piazza Tiziano. Benzina 695-700 a L. 1,05 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50; sciolto a L. 1,20 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; sciolto a L. 1,20 al chg. Carburo di calcio a L. 0,55 al chg. Orario: feriale dalle 6 alle 12 e dalle 14 alle 21; festivo dalle 6 alle 12 e dalle 16 alle 21 Recapito per le ore di chiusura presso il negozio di generi di Privativa di fronte al negozio.

499. PRIMIERO-FIERA (Trentino). — *Orsingher Antonio*, ferramenta, chincaglierie, accessori per biciclette, ecc., via Larga. Benzina 695-700 a Cor. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a Cor. 1,75; da chg. 1 a Cor. 3; da chg. 2,500 Cor. 5,75. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a Cor. 2,75 (compreso il dazio comunale di Cor. 0,12 al chg. tanto per l'olio che per il grasso. Carburo di calcio a Cor 0,60 al chg. (compreso il dazio comunale di Cor. 1,60 per cento chg.). Orario: feriale dalle 6 alle 19; festivo dalle 6 alle 12. Recapito per le ore di chiusura presso l'Hôtel Orsingher.

500. SESTRI LEVANTE, Frazione Pila al bivio strada per Spezia e Parma (Genova). — *Garibotto Gio. Batta fu Antonio* ferramenta, colori, vernici, ecc., via Nazionale. Benzina 695-700 a L. 0,95 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,70; da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 2,500 a L. 5; da chg. 5 a L. 8. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 5 a L. 8. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 19.

501. STRADELLA (Pavia). — *Sozzi Riccardo*, farmacia. via Vittorio Emanuele, 2. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 5 alle 22. Campanello elettrico per la notte.

Modificazioni.

S. MICHELE EXTRA (Verona). — *Nordera Silvio*, medicinali I prezzi della benzina sono diminuiti a L. 0,75 per quella sciolta o L. 9,25 per bidone da chg. 12,500.

DERVIO (Como). — *Pandiani Pietro*, drogheria, via Nazionale 105. Il prezzo della benzina è diminuito a L. 1 al chg.

DIANO MARINA (Porto Maurizio). — *Novaro Mascarello G. B.*, garage, via Cristoforo Colombo. Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg.

BERGAMO. — *Richelmilli e L.*, drogheria, via XX Settembre, 45. Il prezzo della benzina è ribassato a L. 0,65 per quantitativi inferiori a chg. 25, mentre per più di chg. 25, L. 0,80 al chg.

CEVA (Torino). — *Farmacia Centrale*. La benzina di gradazione 695-700 è stata sostituita coll'altra di 670-680 al prezzo di L. 1,10 al chg.

DESENZANO (Brescia). — *Arrivabene F.*, farmacia. Il prezzo della benzina è ridotto a L. 1 al chg.

EDOLO (Brescia). — *Bona Vittorio*, farmacia. Il prezzo della benzina è così modificato: qualità Germania: per meno di chg. 10, L. 1,20; per più di chg. 10, L. 1,10 al chg.; qualità America: per meno di chg. 10, L. 1,10; per più di chg. 10, L. 1 al chg.

CEGGIA (Venezia). — *Romualdo Cristofoletti*. Il prezzo della benzina segnato nell'*Annuario Generale* in L. 1,40 è errato. Doveva essere di L. 1,10. Ora però viene ribassato a L. 1 al chg.

Un appello ai 58000 soci del Touring.

Consoci! Occorre che ognuno di voi *indistintamente* procuri nel corrente anno almeno un nuovo Socio, affinchè i 58 000 soci d'oggi possano presto diventare 100 000 quanti ne occorrono per dare maggior forza alle numerose e importantissime iniziative del Touring. I nuovi Soci riceveranno gratis nel 1907:

1. — *La Guida delle Strade Italiane* di G. C. (3 volumi)	(in vendita per i non soci a	L. 5,50
2. — *Annuario Generale 1907*	» » »	» 2 —
3. — *Carta d'Italia del T. C. I.* al 250/1000 (fogli 8) Frosinone-Civitavecchia-Roma-Napoli-Como-Brescia-Pisa-Firenze		» 8 —
4. — *Rivista Mensile* che ha un prezzo commerciale di		» 5 —
5. — *Profili Itinerari*	(in vendita per i non soci a	» 2 —
	Totale	L. 22,50

	in Italia	all'Estero
Associazione annuale (1)	L. 6 —	L. 8 —
» quinquennale (1)	» 30 —	» 40 —
» vitalizia	» 100 —	» 125 —

(1) Tassa d'entrata L. 2.

Annuario dell'Automobilismo del T. C. I.

(Anno IV — Edizione 1907)

Chiunque all'Automobilismo si dedichi per ragione di industria o di commercio; chiunque dell'Automobile si serva come mezzo preferito di turismo, oppure più modestamente l'automobile faccia oggetto di interessamento e di simpatia, trova raccolto nell'Annuario un complesso di notizie e di indicazioni di natura varia e di generale interesse.

Si giovano dell'Annuario dell'Automobilismo il *costruttore* ed il *rappresentante* che in esso trovano gli elenchi più completi e più aggiornati delle Case, degli agenti, dei garages, delle imprese di servizi pubblici, dei possessori di automobili. Se ne giova l'*Automobilista*, che nell'Annuario sa di trovare la guida più sicura per orizzontarsi nell'intricato labirinto della legislazione e della regolamentazione automobilistica delle formalità doganali, delle tariffe di circolazione, che dall'Annuario può avere notizie precise dei Clubs, dei giornali delle pubblicazioni dell'Automobilismo. Se ne giova finalmente chiunque desideri uno schiarimento, una informazione, un consiglio riguardante la vasta e modernissima materia dell'Automobilismo.

Prezzo: L. 2,50 per i Soci del T. C. I. e L. 5 per i non Soci.

Per l'invio franco di porto aggiungere L. 0,20

Rivolgere le richieste alla Sede del T. C. I. — Milano — Via Monte Napoleone, 14.

Mobiletti e Cartelle per la raccolta della Carta d'Italia del T.C.I.

MOBILETTO per la raccolta dei 58 Fogli piegati nelle buste come si spediscono ai Soci (fig. 1). Stile moderno, assai elegante a tinta noce naturale con cinque scomparti per dodici buste ciascuno e con fregi dorati. Misure: 58 × 43 ½ × 18. Prezzo: L. 10 preso alla Sede (spese d'imballaggio e di porto aggiungere pel Regno L. 2).

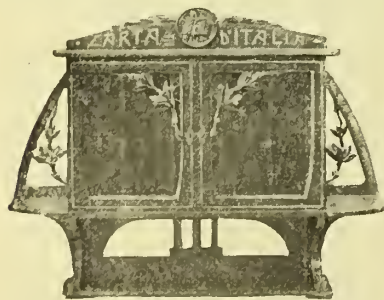



Fig. 1.

CARTELLA ATLANTE specialmente indicata per la raccolta dei Fogli stesi (fig. 2). Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati, colori, su disegni di Montalti. Misura centimetri 43×54. Prezzo: Tipo di lusso con fogli di classificazione L. 10, tipo comune L. 6. Aggiungere L. 0,60 per la spedizione fuori di Milano e nel Regno.

Sono pronte le seguenti minuterie per la Carta d'Italia:

Busta celluloide per lettura in foglio della Carta. Tipo per automobilista L. 2,50, Idem per ciclista L. 1,25.

Fig. 2.

Telaretto con celluloide per lettura della Carta d'Italia; praticissimo per Automobilisti L. 5.

Sottomano in celluloide per scrivania reca un Foglio (quello desiderato) della Carta d'Italia: L. 3.

Placcato in celluloide da parete reca un Foglio (quello desiderato) della Carta d'Italia L. 3.

I prezzi delle minuterie dianzi accennate aumentano del 5 % per spedizioni nel Regno.

Premi ai soci che si saranno resi benemeriti nel 1907

PREMI 1-5 — 5 *Fanali acetilene* a generatore separato e nichelati, costituenti altrettanti premî. Dono della ditta *Fratelli Santini* di Ferrara.

PREMI 6-7-8-9-10 — Cinque quote di Associazione quinquennale al Touring costituenti altrettanti premi offerti dalla nota Società Anonima Italiana *La Luminosa* per la fabbricazione di prodotti fotografici con sede in Genova.

PREMI 11-12 — *Lastre fotografiche*, qualità e dimensioni a scelta, per un importo di L. 50, da dividersi in due premî. Altro dono della Società *La Luminosa* di Genova.

PREMIO 13 — « *Expo* »-*camera* macchina fotografica tascabile in forma orologio con relativa cartuccia di 25 pellicole per istantanee e pose, con unito « *Expo* »-*ingranditore*, apparecchio per ingrandire e stampare direttamente dalle negative dell'« *Expo* »-*camera* (formato francobollo) a cm. 5—7. Dono della ditta depositaria *Toletti e Ferretti*, 5, S. Maria alla Porta, Milano. Sconto 10 per cento ai soci del Touring. Indicare numero di tessera.

1. Guida Generale del Touring.

	Prezzo netto Per i non soci	Per i soci e confederati
Guida itineraria delle strade di grande comunicazione in Italia. — Edizione 1900, interamente rifatta. *Di tutto il paese vi si dà la rete delle strade principali con distanze, altimetrie, manutenzione, risorse, ecc.* Tre volumi legati in tela	L. 5,50	L. 2,75
Guida itineraria delle strade di grande comunicazione dell'Estero. — Un volume con 16 carte, indice, legato in tela . .	» 4,50	» 2,25

2. Pubblicazioni destinate ai Soci nel 1907

e in corso di stampa.

Rivista Mensile (un fascicolo al mese di 36 pagine).
Annuario Generale
Carta d'Italia del T. C. I. alla scala del 1: 250000.
8 fogli in due gruppi:
II gruppo: Civitavecchia, Roma, Frosinone, Napoli.
III » Como, Brescia, Pisa, Bologna, Firenze.
Il primo gruppo è destinato esclusivamente ai soci che hanno pagato la quota del 1906.

3. Guida del Cadore.

Presso gli uffici del Touring sono ancora disponibili poche copie della **Guida del Cadore** (L. 3) di Ottone Brentari e della **Guida del Trentino** (4 volumi; L. 5 il volume) dello stesso autore.
Per i Soci del Touring sconto del 25 %.

4. Carta delle Dolomiti.

Presso gli Uffici del Touring Club Italiano sono in deposito alcune copie della **Carta delle Alpi Dolomitiche** al 100 000 pubblicata per cura della Ditta Luigi Zoppelli di Treviso.
La Carta in due fogli, in vendita a L. 2,50, è ceduta ai soci del Touring al prezzo speciale di L. 2.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 31 maggio 1907

Soci vitalizi. (*)

ANCONA, Lanari Ing. Cav. Ubaldo — BRESCIA, Rovetta Felice — FIRENZE, Peruzzi de'Medici March. Ridolfo — GENOVA, Massucco Ing. Lodovico — LANCIANO, Gioppi di Türkheim Conte Dario — MILANO, Comi Gina; Dozzio Cav. Ugo; Fossati Paolo; Isacco Vittorio; Locatelli Dott. Alberto; Mangiarotti Marcello; Marazza Luigi; Negri Alfonso; Poli Amedeo; — Tamburini Cesare — MONACO PRINCIPATO, S. A. R. Alberto Principe di Monaco — NAPOLI, Automobile Club — NEW YORK, Moore Charles A. — REGGIO EMILIA, Comune; Dori Celso — RIVA DI TRENTO, Isnenghi Achille — S. DOMENICO DI FIESOLE, Gregory Smith George — S. PAULO, Gandino Pedro — SANTOS, Maçchiorlatti Federico — SARNO, Astarita Alfredo — URIO, Sormani Nob. Carlo Gabrio — VIAREGGIO, Municipio.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Brusoni dott. Giovanni, Garrone Toronzio, Mignono uff. Riccardo, Pincolla Antenore, Voglino ten. Raimondo.
Asti. — Do Vecchi Roberto.
Casalemonferrato — Becchia Cleto, Bernotti dott. Melchiorre, Crescenzi dott. Leonino, Ferraris rag. Pietro, Patrucco Giovanni.
Costigliole d'Asti. — Lanzavocchia di Buri conto Luigi.
Novi Ligure. — Cerillo cav. cap. Adolfo
Occimiano. — Figazzolo Innoconzo.
Prasco. — Gallesio Piuma cav. Micheie Lorenzo.
Solonghello. — Do Andrea Giovanni.
Tortona. — Martinolli magg. Vittorio.
ANCONA. — Fava ing. Alberto, Massorano dott. Cesare, Sinigalia Aristide.
Jesi. — Carletti Ciro.
Sassoferrato. — Stella Pietro.
Senigallia. — Bucciarelli prof. Luigi.
AQUILA. — Della Vallo Vincenzo, Società Ginnastica *Vigor di Vita*, Tarchi Agostino.
Popoli. — Bonino Italo.
Villetta Barrea. — D'Andrea Vincenzo.
AREZZO. — Aloigi avv. Aloigio, Cherici avv Ascanio, Cinelli ing. Alessandro. Farsetti Raffaello, Ficai avv. Angiolo, Giani rag. Igino, Guiducci Giovanni, Guillichini avv. Giovanni, Montagni Osvaldo, Nonci ing. Francesco. PETRI ANGELINA, Ponticelli Santi. Tommasi Aliotti Giovanni, Vecchioni Angiolo, Zucchi Fortunato.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

La Chiassa. — Caporali Alfredo.
Montevarchi. — Bruna Pio.
S. Sepolcro. — Melandri rag. Giovanni, Zorzato Guido.
ASCOLI PICENO. — Janni Travagliui Giovanni.
Fermo. — Rocchetti Alessandro.
AVELLINO. - *Caposele.* — Caselli Stefano, Zen Giovanni.
Torella dei Lombardi. — De Laurentiis avv. Gaetano.
BARI. — Giustiniani Isacco, Valente ing. Gaetano.
BELLUNO - *Fonzaso.* — Andreatta Giuseppe, Vitturini Alberto.
Limana. — Da Rolt Gioachino.
BENEVENTO. — Del Brocco Emilio.
BERGAMO. — Bolis Carlo, Bonassi rag. Arturo, Ferrini Mario, Gambirasio Alessandro, Lanfranchi Carlo, Macagno Giovanni, Mazzoleni Pietro, Previtali rag. Arturo, Querenghi avv. Emanuele, Salaroli Pegurri Pietro, Terzi Lorenzo, Tua Giacomo.
Calcinate. — Brolis Franco.
Canonica d'Adda. — Valentini Angelo.
Crespi d'Adda. — Bettoni nob. Angelo.
Gazzaniga. — Maffeis Enrico.
Ponte della Selva. — Camperi Secondo, Serra geom. Giovanni.
Ponte di Nossa. — Corsi Alessandro.
Sarnico. — Sella Giov. Battista.
Telgate. — Belotti agr. Michele.
BOLOGNA. — Galuppi rag. Adolfo, Mandrioli Erardo, Mignucci Zosimo, Pigorini Giuseppe, Riviere Maurice, Ventura Aristide.
Imola. — Cussini Elisoo, Foschi Riccardo, Spadoni Alossandro.
BRESCIA. — Bertoglio Giovanni, Cominardi Antonio, Cottinelli Arturo, De Riva nob. ing. Antonio, Galli Giacomo, Marini Vincenzo, Mazzoleni Arnaldo, Piersantelli Emilio, Rossi Lodovico, Sbardolini Lodovico, Tocchi Pietro, URGNANI GIULIA.
Adro. — Pelizzari Giovanni.
Castenedolo. — Zanelli Arturo.
Cedegolo. — Testini Antonio.
Cettatica. — Tonoli Angelo.
Chiari. — Rasio ing. Stefano.
Corticelle Pieve. — Ferrari Arnaldo.
Gardone Riviera. — OBERSTEINER ELENA, Vassalini Emilio.
Goglione Sopra. — Cantoni geom. Italo.
Iseo. — Cisco Giovanni.
Navazzo di Gargnano. — Samuelli sac. Giov. Giulio.
Nozza. — Leali Carlo.
Palazzolo sull'Oglio. — Noris Emilio.
Pontevico. — Fiameni Luigi.
Rezzato. — Linardi Aurelio.
Tignale sul Garda. — Abbruzzetti dott. Alfonso.
Toscolano. — Serini Ferruccio.
Vestone. — De Cillà Massimiliano.
Volciano. — Franchini Camillo.
Voltino. — Cipani sac. Marco.
CAGLIARI. — Mirmina rag. Francesco.
Ghilarza. — Sechi Agostino, Sotgiu cav. Pietro Luigi.
Guspini. — Melis Flavio.
Iglesias. — Aicardi dott. Mansueto.
Ingurtosu. — Congiu Silvio, Lambert ing. Giacomo.
Jerzu. — Demurtas Antioco.
Orroli. — Gucrin ing. Louis.
Sanluri. — Braj Michele, Cardia avv. Nicolino, Tore Raimondo.
CALTANISSETTA. — Voncrosi Giulio.
Sommatino. — Valenza avv. Ignazio.
CAMPOBASSO. — Minchilli ing. Domenico.
Agnone. — Macchiarola Ottavio.
Bojano. — Spina Nicola.
Isernia. — Clemente avv. Michelangelo.
Sepino. — De Tullio Angelo.
Venafro. — Giorgio Vincenzo.
CASERTA. — Boccella Duclos march. Francesco, Fiore cap. Andrea, Moccia ten. Roberto, Salvioli magg. Luigi, Scoppa ten. Filippo, Tancredi Ernesto.
Capua. — Alvino dott. Pietro, Baldi cap. Francesco, Gandolfo ing. Rodolfo.
Gaeta. — Montuori ten. Carlo.
Nola. — Tuffanelli ten. Achille.
CATANIA. — Forza Giulio.
Adernò. — Flores Antonio.
Giarre. — Fiamingo Zandolina Giovanni.
Leonforte. — Algozino avv. Luigi.
CATANZARO. — Bossi Antonio, Raffaeli ing. Riccardo.
Monteleone. — Macchiotti Giuseppe.
S. Caterina sull'Jonio. — Badolato dott. Raffaele, Del Balzo Squilacioti barone G., Giannini Pasquale.
S. Vito Jonico. — Marasca comm. ten. colonn. Raffaele.
Soverato. — Corapi Eugenio.
CHIETI. — Donzelli Alfredo.
COMO. — Cappelletti Edoardo, Coen Innocente, Corti rag. Carlo, Discacciati Giuseppe, Galli Giulio, Luratti Arturo, Manassi Francesco, Molteni Virgilio, Padovani Cesarino.
Acquaseria. — Ferrario Giorgio.
Bellagio. — Grandi Massimo.
Brianzola. — Ravizza don Angelo.
Cantù. — Ceresa Cesare.
Carate Lario. — Aquilini Gaetano.
Castello. — Accotto Giuseppe.
Cernobbio. — Roncaglioni Antonio.
Cernusco Lombardone. — Tornielli Enrico.
Civate. — Biraghi sac. Giuseppe.
Comerio. — Morosin Massimo.
Gazzada. — Frattini Piero.
Germanedo. — Todeschini Giovanni.
Germignaga. — Carnevali Pietro, Ongetta Decimo, Rossinelli Giovanni.
Lecco. — Andreis Emilio, Galli Carlo, Orio Guido.
Lucino Camerlata. — Pini Battista.
Luino. — Casarico Carlo, Galante Edoardo.
Malnate. — Macchechini Guglielmo.
Maslianico. — Barelli Carlo, Carcano Battista, Carcano Ciprlano, Mascetti Luigi.
Merate. — Figini Benedetto, Invernizzi prof. Luigi, Viganò Luigi.
Ponte Tresa. — Fiore Michele.
Rezzonico. — Barili Francesco.
COSENZA. - *Longobucco.* — Mazza sac. Tommaso.
Rossano. — Circolo Rossanese, Labonia bar. Filippo, Sellaro avv. Nicola.
S. Giovanni in Fiore. — Lopez avv. Alberto.
CREMONA. — Dovara ing. Luigi, Saccani Ricciotti.
Casaletto di Sopra. — Corvo Luigi.
Castelleone. — Venturelli ing. Giovanni.
Chieve. — Barbieri Giuseppe.
Crema. — Ceruti Francesco. Giusto geom. Modesto, Pomoni Alberto.
Fiesco. — Marcarini Savino.
Moscazzano. — Oldiui Giuseppe.
S. Maria della Croce. — Benzi Carlo.
CUNEO. — Bertolini cap. Giovanni, Bes ten. Celestino Michele, Taricco Giovanni, Vergano ten. Giuseppe.
Alba. — Calissano Luigi, Longhi prof. Giovanni.
Demonte. — Frosia Giov. Luca.
Fossano. — Monge Giovanni, Valentino ten. Antonio.
Magliano Alpi. — Zucchi Francesco.
Mondovì. — Lapierre prof. Cesare.
Niella Tanaro. — Rossi Domenico, Rossi Giuseppe.
Verzuolo. — Censi Cherubino.
Villanova. — Fantini Giuseppe.
FERRARA. — Melli Renato.
Cento — Albieri Mario.
Massafiscaglia. — Tamoni Ivo.
Quacchio. — Faggioli Luigi.
FIRENZE. — Agosti dott. Giuseppe, Alessandrini geom. Randolfo, Antenrieth Carlo, Baldi Ugo, Benassai Oreste, Berti dott. Giuseppe, Bucalossi Carlo, Carrara Biagio, Cavajani Alessandro, Cazzin Ugo, Fanjas Alessandro, Ferrero dott. Alfonso, Frassineti Alberto, Gambi Renzo, Gatteschi ten. nob. Camillo, Giovanelli Giuseppe F., Guidi Mario, Kössler Willy, Lentini ing. Giuseppe, Luserna di Campiglione Conte Enrico, Migliacci dott. Giovanni, Montecorboli dott. Arturo, Mori Ubaldini Alberto, Moroni ten. Armando, Pernice Giuseppe, Pietrobelli F., Poccianti Pietro, Russenberger Augusto, Sandulli cav. cap. Roberto, Santoni Antonio, Scapecchi Guido, Schejola Renato, Società Telefoni Italia Centrale, Teggia Droghi cap. Ernesto, Vannini Gino, Venturi Luciano.
Boscolungo. — Petrucci Pietro.
Doradola. — Zanetti Protouotari Cam[...] conte Carlo.
Empoli. — Chianini avv. Vincenzo, Fo[...]misano Alfredo, Gatteschi avv. Fra[...]cesco, Lami avv. Ferdinando, Mont[...]pagani Gino, Noccioli Liudoro, Pa[...]dolfi Giovanni, Parri Alberto, Petri[...] Giacomo, Santini Guido.
Montemurlo. — BANTI IDA.
Pistoia. — Bardelli Arturo, Chelucci dot[...] Galileo, Chiti Giuseppe, Ferroni Li[...]nello, Jeri Raffaello, Mione Giovann[...] Misuri Mario, Nardini Nardiuo, P[...]landri Lodovico, Rontiui Gino, S[...]monatti sac. prof. Alberto.
Prato. — Bettazzi Pasquale, Bresci Gu[...]glielmo, Cipriani Icilio Nino, Nuti[...] Lelio, Simonetti Manlio.
FOGGIA. — Palmieri avv. Giuseppe, P[...]done avv. Antonino.
Lucera. — Amicarelli avv. Matteo.
S. Severo. — De Cesare dott. Antonio.
FORLI'. — Beltramelli Antonio.
Rimini. — Nobili ing. Bartolomeo,
GENOVA. — Ansaldo Leopoldo, Asseret[...] G. Battista, Assereto Guido, Baffic[...] e Sanguineti, Barone Silvio, Bianc[...] Guglielmo, Bozzo Gaetano, Cagian[...] Alfonso, Canale Salvatore, Chiappi[...] Enrico, Corte Ugo, Damele Michel[...] De Micheli Enrico, De Salvo Luig[...] Dodero Michele, Ferrari Alfredo, F[...]gari Filippo, Levi prof. Tullo, Ma[...]snata Giacomo, Morasso Antonio, Oli[...]vari Aristide junior, Parodi Alfred[...] Peire Tito, Piccolatti Giorgio Cle[...]mente, Poggio Armando, Ravan[...] Raffaele, Ricci Filippo, Scarsi Ettor[...] G. B., Troncana Angelo, Valle En[...]rico, Villa Alfredo.
Albenga. — Nicolari dott. Agostino, Pa[...]ria ten. Isidoro.
Borghetto S. Spirito. — Bresciano Giacomo.
Celle Ligure. — Ferrando Ugo.
Chiavari. — Chichizola Eugenio.
Cornigliano Ligure. — Arbanasich Giovanni.
Finalpia. — Martini ing. Umberto.
Lavagna. — Pianezza Pietro, Solari Luigi
Nervi. — Parodi Mario Giuseppe.
Rivarolo Ligure. — Ferrante Felice, Gatt[...] sac. Eugenio.
S. Martino d'Albaro. — Carenini Umberto
Sassello. — Badano Giuseppe.
Savignone. — Alvigini dott. Fortunato.
Savona. — Fiammazzo prof. Antonio Kohler Eugenio, Mezzana prof. Ni[...]colò, Sguerso Vincenzo, Stefanell[...] Luigi.
Spezia. — Borghetti Arturo, Società Ano[...]nima Ligure Servizi Automobili, So[...]cietà Pro Italia, Toracca Guglielmo
Vado. — Muratore Gastone.
Varazze, — Baglietto Bernardo, Brusa Alessandro.
Varese ligure. — Semenza B. Lorenzo.
Zoagli. — Solari Andrea, Solari Antonio
Zuccarello. — Ponte Giuseppe.
GROSSETO. — Maggiolini conte Carlo Mainardi Angelo.
Campagnatico. — Galli dott. Ruffo
Paganico. — Bambagini Egidio.
LECCE. — De Virgiliis avv. Randolfo Lopez y Rozzo Francesco duca d[...] Taurisano.
Taranto. — Bicgo ten. Arrigo, Giannell[...] cap. ing. Odoardo.
LIVORNO. — Capanna Alfredo. Pomie[...] La Comba Luigi, Saccorotti Ugo, Ulivieri Gino, Vallebona Orlando.
Portoferraio. — Circolo degli Impiegat[...] della Società Elba.
Rio Marina. — Schezzini Giuseppe.
LUCCA. — Bertolli Giuseppe, Maionchi Bruno, Pera Angelo.
Barga. — Antonini Omega.
Viareggio. — Rossi Emanuele.
MACERATA. - *Appignano.* — Natali Archimede.
Montefano. — Iommi Enrico.
MANTOVA. — Arnaud Attilio, Bedulli Adolfo, Chiericati Angelo, Madella Ugo, Masè Ottorino, Mandolfo prof. Rodolfo, Moretti Giuseppe, Zadra Augusto.
Viadana. — Cantoui dott. Enrico.
MASSA CARRARA. - *Massa.* — Bovis cap. Silvio, Brugnoli Onorato, Cec-

chiori Gino, Giampa dott. Antonio, Guerra dott. Pietro, Soldatini rag. Bettino.
Carrara. — Conti ing. Giovanni.
Castelnuovo di Garfagnana. — Gaddi Pietro.
Villafranca Lunigiana. — Mailly ing. Paul.
MILANO. — Agustoni ing. Antonio, Aguzzi Luigi, Aliprandi Gaetano, Amadei Arturo, Angiolini avv. Mario, Arosio arch. Filippo, Baoci Giuseppe, Bagattini Giovanni, Baglioni Carlo, Barbieri rag. Arturo, Belli Lorenzo, Belli Michele, Bellis rag. Guido, Bellotti rag. Luigi, Benaglia Fioravante, Bernacchi Enrico, Bernasconi ing. Emilio, Berta Odoardo, Boccianti Ercole, Boldorini Alfredo, Bollini rag. Ferruccio, Bolter Augusto, Borella Achille, Borgarino Teresio, Brown Alfredo, Butti rag. Giuseppe, Cabrini rag. Pietro, Caccia Achille, Calegari Antonio, Calori Giuseppe, Cantù Filippo, Capelli rag. Enrico, Cederna Giulio, Ceresa rag. Giuseppe, Chiaruttini Olinto, Chiavolini Luigi, Chiesa Arturo, Chizzoli Ezio, Cimpanelli Gius. Anacleto, Clerici Angelo, Cocco ing. Vittorio, Colloridi Bruno, Contesi Giuseppe, Cornaggia Medici nob. Lorenzo, Cortesi Angelo, Corti Giuseppe, Corti Luigi, Crosio Mino, Dal Co ing. Guido. De Angelis Umberto, Debetz Carlo, De Daninos ing. Alessandro, De Lama Algino, Didone Giuseppe, Fabris Raul, Fara Antonio, Favero Ambrogio, Feltrinelli Giovanni, Fenili Ernesto, Feraboli Umberto, Ferrari ing. C. E., Ferrazzi Gilberto, Ferretti Davide, E. Finetti e C. (Ditta), Fontana Melchiorre, Gaillard ing. Vittorio, Gamberini Giannetto, Gandus Prospero, Gardella ing. Arnaldo, Garuffa Gino, GATEY ELISABETH, Gavirati Luigi, Gentilli rag. Felice, Gerli Carlo, Ghigliotti G.B., Giovannini Aldo, Goutier Nicola, Grani Raffaele, Grossi Luigi, Hasche Max, Heimann Riccardo, Hosch Roberto, Hösch Walter, Jacques Franco, KOGAN NELLY, Lambertini Lamberto, Lardera Giuseppe, Lazzati Carlo, Lazzati Filippo, Leri Arturo, Lugari Francesco, Maggini Gian Giacomo, Magni Vittorio, Malnati Luigi, Mapelli dott. Emilio, Marcolin Adriano, Margutti Alfonso, Mariano Giuseppe, Martoglio Prudente, Massa Alfredo, Maurer Sigfrido, Maziero Ettore, Medolago Martinengo Angelo, Melgara Michele, Menoni Umberto, Mentasti Piero, MINETTI MESSI ELISA, Minoletti rag. Carlo, Minozzi dott. Giovanni, Mogliazza dott. Luigi, Molvano ing. Augusto, Montemurro Mario, Moratti Camillo, Mussi ing. Rinaldo, Odescalchi ing. nob. Innocenzo, Olivieri Arturo, Oltrona Visconti nob. Luigi, Oppizzio rag. Carlo, Orsenigo Pietro, Palma Edoardo, Pariani Carlo, Passerini Alberto, Pedotti Giovanni, Pellegrini Giuseppe, Perales ten. colonn. Germano, Perin Antonio, Pochintesta Ernesto, POGLIANI RIVA AIDA, Ponti Luigi, Porati Luigi, Porro dott. Angelo, Pozzi rag. Gioachino, Praderio Luigi, Preda Alessandro, Pugnalin rag. Mario, Radici Riccardo, Restelli Antonio, Rigamonti Arturo, Rigamonti Ettore, Rigoli Ettore, Riva Roberto, Rivolta Alessandro, Rivolta Angelo, Romagnoli Francesco, Rosa avv. Giuseppe, Rossari rag. Augusto, Rossi Giuseppe, Rossini Michelangelo, Roveda Carlo, Saibene Luigi, Salterio avv. Ferdinando, Sangiorgi Vincenzo, Schmid Filippo, Scioli Luigi, Sekules Leopoldo, Setti Ademaro, Sigismondi Carlo Alberto, Società Anonima per Azioni Industrie Grafiche Celeste Besozzi, Somenzani Renzo, Sorisio avv. Carlo, Stüssi Daniele, Tachans Edmondo, Tarditi Diogo, Tollera ing. dott. Giacomo, Teruzzi Alberto, Tirola Amus, Turati Emilio, Turati Enrico, TURRINELLI ANNA, Valli Oreste, Valsecchi Emilio, Vorsè Carlo, Vezzoli rag. Vittore,Viganò Emilio, Visciano Andrea, Visciglio Raffaele, Vitale rag. Giorgio Mario, VITALI GINA, Volontè ing. Angelo, Volontè G. Alfredo, Volpato Gino, Zambrini Aldo, Zappert avv. Giuseppe, Zucchetti dott. Carlo, Zucchetti Gaetano.
Abbiategrasso. — Schieroni Ambrogio.
Bovisa. — Raimondi Gaetano.
Busto Arsizio. — Barbazza Biagio, Lambertenghi dott. Luigi, Ottolini Ernesto.
Carate Brianza. — Bortolotti Giovanni.
Carugate Brianza. — Vertenati Francesco,
Casalpusterlengo. — Bianchi ing. Camillo.
Casiano I. — Genoni Francesco.
Castellanza — Carminati di Brambilla nob. Cesare, Migliorini Giuseppe
Crescenzago. — Grignolio dott. Evasio.
Gallarate. — Buffoni Camillo, Varalli Giuseppe.
Legnano. — Pilling Giovanni, Sbarra Carlo.
Lesmo. — Rapazzini ing. Guido.
Limito. — Strazza Luigi.
Lodi Vecchio. — Carminati Carlo.
Magenta. — Crosti Emilio.
Meda. — Baselli geom. Carlo, Club Sportivo.
Melzo. — Morganti Giovanni.
Monza. — Alberti dott. Roberto, Camparada Vincenzo, De Molinari Nino, Galbiati Vittorio, GIANELLA ERMINIA, Meregalli Giuseppe, Pagani Arturo, Ruggero Cesare.
Parabiago. — Cavallotti Giorgio.
Paullo. — De Vecchi dott. Enea.
Prospiano. — Piatti Adalgiso.
Saronno. — Castelli prof. Attilio, Testa prof. Giovanni.
Seregno. — Calastri Enrico, Giovenzana Vittorio.
MODENA. — Aniello avv. Americo, Lardi ing. Aristide, Lollini avv. Silvio.
Fiumalbo. — Miselli don Gherardo, Santi don Pellegrino.
Mirandola. — Amadei Gustavo, Borellini dott. Giuseppe.
Vignola. — Fiorani Carlo, Monari Paolo.
NAPOLI. — Della Valle cap. Lorenzo, Dogliotti ten. Alessandro, Dupont Carlo, Epifani Benedetto, Franchini Vincenzo, Furse ing. Federico, Iesu dott. Gaetano, Mastrilli Alberto, Mettino ten. Enrico, Scarpa Alfredo, Società Meridionale pel Commercio del Petrolio, Sozio Nicola, Spitzli Eugenio, Stanford George jr.
Castellammare di Stabia. — Mosca ing. Saverio.
Ischia. — De Laurentiis Francesco.
Portici. — Carrelli ing. Renato.
Posillipo. — Cagiati avv. Memmo.
NOVARA. — Bonino dott. G. B., Cavallo ten. Michele, Ferrario Adalgiso, Finazzi ing. Guido, Fregonara cav. magg. Ettore, Magnaghi Angelo, Oreglia di Isola ten. Risbaldo, Sesia geom. Giovanni, Soardi cap. Massimo, Tadini Giacomo.
Bannio. — Del Buono ten. Guido.
Biella. — Enriotti Lorenzo, Perli Giovanni B.
Borgosesia. — Bianchi Alfredo.
Bugnate. — Buzzi ing. Emiliano.
Carpignano Sesia. — Ajmone Angelo.
Cossila Favaro. — Guglielminotti Lorenzo.
Cressa. — Ferrara Basilio, Sala Renzo.
Croce Mosso. — Cappio Mario, Cresto Silverio.
Crusinallo. — De Carlis Casimiro.
Ghiffa. — Noia Carlo.
Gravellona Toce. — Bavagnoli Giovanni.
Malesco. — Cerutti Vittorio.
Occhieppo Inferiore. — Pelosi Mario.
Oggebbio. — Francini Battista.
Pettinengo. — Gurgo Salice Francesco.
Recetto. — Arietti dott. Lidio.
Serravalle Sesia, — Dell'Olmo Alessandro, Varola geom. Carlo.
Varallo Sesia. — Caratto Giovanni.
Vercelli. — Bosso Vittorio, Ferraro Luigi.
Vocca. — Antonini Adolfo.
PADOVA. — Bartolotti ten. Domenico Uberto, Castelletto Giuseppe, Collegio degli Ingegneri, De Besi nob. Andrea, Del Lungo Gino, Garages Riuniti *Fiat - Alberti Storero,* Lavezzi Albano, Melloni Antonio, Steiner Angelo, Viterbi Emilio.
Bagnoli di Sopra. — Molini dott. Agostino.
Cittadella. — Parisotto Romolo.
Este. — Unione Ciclistica *Condor.*
Peraga. — Benetello Oreste.
PALERMO. — Gulli prof. Alberto, Planeta Antonino.
Partinico. — Giordano avv. Stefano, Serafino de Conciliis ten. Roberto.
PARMA. — Accardi Giuseppe, Accettolla cap. Ettore, Banchini Gennosio, Bellini geom. Giacomo, Bocchi Virgilio, Bruni cap. Guido, Casini ten. Amedeo, Guidorossi dott. Attilio, Piletti Oreste, Poli cap. Vittorio, Pomarelli avv. Lamberto, Serloreti ten. Corrado, They Adelmo.
Borgo S. Donnino. — L. Bonatti e C.
PAVIA. — Bellio prof. Vittore, Cesari Federico, Monti Umberto, Ruffetta rag. geom. Arturo, Soldani Angelo.
Bobbio. — Zazzali dott. Giovanni.
Dorno. — Sacchi geom. Carlo.
Mortara. — Beccari Alessandro.
Siziano. — Castelli geom. Leone.
Voghera. — Borassi Luigi.
PERUGIA. — Bolis cap. Tullo, Costantini Loreto, Paolotti Gaetano, Scarponi Alessandro.
Città di Castello. — Ciavi Giovanni, Maioli rag. Adolfo, Temporini ing. G. B.
Marsciano. — Bolli dott. Adolfo.
Spoleto. — Bronzuoli Anacleto Tommasini cap. Paolo.
Terni. — Costanzi dott. Francesco.
Todi. — Gherardi Antonio.
PESARO URBINO. - *Fano.* — Copelli Anacleto.
PIACENZA. — Beltrami Cesare, Cremona Vincenzo, Fornero dott. Luigi, Maccagni Carlo, Pata nob. ten. Giuseppe, Pernisa Luigi, Vegezzi agr. Franco.
Carpaneto. — Zani Giuseppe Pietro.
Castel S. Giovanni. — Corradi Innocente, Martinotti Antonio.
PISA. — Barsali dott. Egidio, Fontana Alfredo, Moretti Giuseppe, Rinaudo Paolo Cesare.
Bagni di Casciana. — Società Sportiva *Juventus.*
Campiglia Marittima. — Alagna dott. Ezio Paolo, Giovannetti Eugenio, Mussio Giuseppe, Pelamatti Matteo.
Marina di Pisa. — Romboli Pirro.
Uliveto. — Grassi Mariani Luigi.
Vada. — Cianchi Alberto, Morelli Alfredo, Rocchi Napoleone.
PORTO MAURIZIO. — Guillou G. Battista, Olivari cap. Luigi, Piacenza Corrado.
Bordighera. — Ballanco Silvio, Biancheri Paolino, Bolchini Ernesto, Piana Piero.
Bussana. — Rossi Francesco.
Oneglia. — Aironti avv. Guido.
S. Remo. — Maglio Lodovico, Minetti A. Cesare, Semeria Francesco.
POTENZA. - *Lagonegro.* — Civale avv. Biagio.
Lauria. — Reale prof. Giuseppe.
Montalbano Jonico. — Bonclli dott. Antonio, Rocco Maurizio.
RAVENNA. - *Faenza.* — Chiarini Antonio.
Godo. — Mirri dott. Francesco.
REGGIO CALABRIA. - *Bovalino.* — Ferrigno Raffaele, Marrapodi Attilio, Morisciano Guseppe, Rianò Paolo.
Cittanova. — Montalto Giuseppe.
Gerace Marina. — Del Balzo Squillaciotì Leopoldo.
Gioiosa Jonica. — Salerno not. Raffaele.
Grotteria. — Malgeri dott. Francesco.
Riace. — Alvaro Domenico.
REGGIO EMILIA. — Anceschi cav. Eugenio, Antonucci Raffaele, Baroni Carlo, Cherubini Anselmo, Chiesi Euclide, Colli mons. Antonio, Dall'Ara Telemaco, Farri Ferruccio, Ferrari Adolfo, Ferrari Demetrio di Napoleone, Ferrari Demetrio fu Giovanni, Ferrari Giovanni, Ferretti Gemello, Gianferrari Felice, Govi Claudio, Guidotti ing. Guido, Molina Livio, Monreali can. Evandro, Montanini ing. Remigio, Oliva Medoro, Olivi ing. Ernesto, Paglia ing. Carlo, Reverberi Emilio, Roli Ugo, Ruggiori Giuseppe, Silingardi Cesare, Spadoni Giuseppe, Taddei Rainero, Taddei Teresio, Terrachini Eugenio, Trabucchi Aldo, Vergnani Alberto, Zanetti prof. Polibio.
Brescello. — Gigliolí avv. Pietro, Zatti Camillo.
Ciano d'Enza. — Cariani dott. Aldo.
Gavasseto. — Maffei don Gardino.

Guastalla. — Biasotti rag. Luigi.
Montecchio. — Bocconi Ottavio, Bonino Riccardo.
Pecorile. — Zanoni Felice.
Poviglio. — Mazzoni dott. Luigi.
Rubiera. — Bautti Ermete, De Michelis Matteo, Martini Vitaliano, Spremberg Edoardo.
Sabbione. — Sassi Giuseppe.
S. Polo d'Enza. — Ghizzoni sac. Cesare.
Villa S. Maurizio. — Branchetti don Prospero.
ROMA. — Baroni prof. Ettore, Bianchi Alessandro, Bozzoni uff. Enrico, Carlini Cesare, Cogliolo cav. Cesare, Coltellacci cav. ing. arch. Costantino, Cona ten. Ferdinando, Coppi cap. Umberto, Cordero avv. Leopoldo Eugenio, Crocco cap. Giorgio, Curai Luigi, DI GINNETTI principessa ENRICA, Domenici Arturo, Gallina avv. Edoardo, Goldmann Enrico, Hannaù ing. Vico, Kambo comm. avv. Colino, Lanzi ing. Alessandro, La Torre dott. Giuseppe, Lloyd C. Griscom, Maccagno Giuseppe, Montefinale uff. Gino, Musega dott. Giuseppe, Nicolai cav. Amedeo, Petithon Carlo, Reina prof. Vincenzo, Rossi cav. Francesco, Sacerdoti dott. Vittorio conte di Carrobio, Saliva ten. Giuseppe, Santarelli Amedeo, Scacciavillani rag. Edoardo, Sorani Garibaldo, Soria Gastone, Sormani Alfredo, Stallo uff. Lorenzo, TEBALDI CAROLINA, Tedeschi ing. Moisè, Traniello cav. magg. Vincenzo, Zeni ten. Ciro.
Acquapendente. — Marinelli Antonio.
Civita Castellana. — Riccioni dott. Riccardo, Saveri Cesare, Tosoni Pilade.
Civitavecchia. — Gaddi Ottorino.
Fabbrica. — Cencelli Tommaso.
Gallese. — Scatolari dott. Giulio Cesare.
Montallo. — Gentili Luigi.
Orte — Alessandri Romeo.
Tivoli. — Vaccari prof. Lino.
Viterbo. — Serpieri Augusto.
ROVIGO. - *Adria.* — Frassi rag. Arnaldo.
Badia Polesine. — Peterlin Sisto.
Ficarolo. — Tessitore Giustino.
SALERNO. — Capone cav. avv. Alfredo.
SASSARI. - *Berchidda.* — Mannuzzu dott. Salvatore.
Nuoro. — Nieddu ing. Pietro
Tempio. — Ercolani conte ing. Giulio Cesare.
SIENA. — Basso ten. Giuseppe, Donati ten. Italo, Franci Giuseppe, Gamelin Raffaello, Gentile Nicola, Molteni Giovanni, Nasimbeni avv. Gino, Nicolosi ten. Carlo, Odello ten. Celso, Rau Gandin Paolo, Sala Convegno Sott'Ufficiali 9° regg. fanteria, Sala Convegno Ufficiali 9° regg. fanteria, Serpieri cap. Napoleone, Siculo Chini Enrico.
Bettolle. — Fiorini Romeo.
SONDRIO. - *Ponte in Valtellina.* — Lazzari Giuseppe.
TERAMO. - *Castellammare Adriatico.* — Brutti Guido.
TORINO. — Alessandri Aristide, Amoretti Romeo, Bailo ten. Luigi, Baselli ing. Giuseppe, Bassino Giovanni, Baudino ten. Giovanni, Belmonte Giuseppe, Bernacchi Andrea, Bertasso Luigi, Bertodo rag. Antonio, Bordizzo Giuseppe, Signorina BOSCO GLADYS, Buraggi Rinaldo, Cambellotti Alberto Mario, Cariola Antonio, Cigolini Angelo, Comi Giuseppe, Dugoni Vittorio, Ferraris Alfredo, Fiorelli Antonio, Gaido sac. Agostino, GALLI DELLA LOGGIA GIANNA, GHE' GIULIANA, Licari Eugenio, Medaglia Pietro, Mestorini Cesare, Modiano Carlo, Mossa Vincenzo, Palestrino ing. Gustavo, Pisani Riccardo, Pozzi Secondo, Rapetti geom. Ernesto, Razzini Carlo, Rito Gustavo, Rolando Ernesto, Romano Pietro, Rossi Vittorino, Sacerdote Iachia Giuseppe, Salussoglia Armando, Secondi prof. Giovanni, Susa Vittorio, Truttoro Giovanni, Valle Giuseppe.
Alpignano. — Sabbione Gabriele.
Aosta. — Freppa Adolfo.
Avigliana. — Carrara Costantino.
Cavour. — Destofanis don Giacomo.
Chieri. — Ostino Giuseppe.
Chivasso. — Sissia Mario.
Giaveno. — Piana geom. Lorenzo.
Ivrea. — Fierro dott. Michele, Marta Spina Giuseppe.
La Thuile. — Boggio Antonio, Collomb Giovanni, Jacquemod Lorenzo.
Luserna S. Giovanni. — Robert Augusto P.
Moncenisio. — Prato Cesare.
S. Giorgio Canavese. — Lanza Eugenio.
S. Marcel. — Tofani ing. Nino.
Vico Canavese. — Maglione Candido.
Villafranca Piem. — Demarchi dott. Ottavio.
TREVISO. — Ballerini cav. avv. Emperanzo, Garneri prof. Giov. Antonio, Maestri ing. Romeo, Marciandi Carlo.
Conegliano. — Battivelli Enrico, Casarotti Emilio, Cittadino Enrico.
Motta di Livenza. — Rocco Girolamo.
S. Polo di Piave. — Buora Domenico, Fantuzzi Angelo.
Villorio. — Ciotto dott. Antonio.
UDINE. — De Campo Vittorio, Fachini ing. Carlo, Giustiniani ten. Francesco, Prassel Vincenzo, Sicoli Raffaele, Tolazzi Vittorio. Trenca Carlo.
Caslions di Zoppola. — Menini sac. Giov. Maria.
Chiusaforte. — Martina Valentino.
Erto. — Filippin Antonio.
Forni di Sotto. — Farolfi Giuseppe.
Maiano. — De Mezzo Eugenio, Levi Floreani, Riva Ettore.
Marano Lagunare. — Zanelli Vittorio.
Palmanova. — Orazio Salvatore.
S. Daniele del Friuli. — De Rosa dott. Vincenzo.
S. Giorgio di Nogaro. — Chiaruttini Benedetto.
Villafredda. — Tosolini Felice.
VENEZIA. — Barbon Apollo, Galimberti Carlo, Gobbato ing. Vittorio, Guetta Giorgio. Levi Morenos dott. prof. Davide, Meo Luigi, Schachner Carlo.
Cavanella. — Tonello Luigi.
Dolo. — Bosio Antonio, Carrara Francesco, Mioni Riccardo, Scorzon Amos.
Noale. — Zecchin ing. Alcide.
Portogruaro. — De Piero sac. prof. Luigi.
S. Bruson di Dolo. — Insom Mario, Velluti Gioacchino.
Scorzè. — Club Ciclistico.
VERONA. — Canavotto ing. Giuseppe, Cavazza geom. Ettore, Gallizioli ing. Eugenio, Guillot ten. Francesco, Levi Silvio, Vasario ten. Giov. Maria.
Bardolino. — Gelmetti Paolo.
Cassone di Malcesine. — BARETTA PASSERINI PIA.
Grezzana. — Maschi dott. Giovanni.
Isola Rizza. — Bellinato Mario.
Magugnano. — Negri don Luigi.
Malcesine. — Manini dott. Giovanni.
Rivoli Veronese. — Bertello ten. Gerolamo.
Valeggio sul Mincio. — Rigo prof. G. B.
VICENZA. — Bevilacqua prof. Girolamo, Fontana ing. Guido, Pettinà prof. Giovanni, Romussi Carlo.
Bassano. — Simeoni Dionisio.
Lonigo. — Villardi Giuseppe.
Lugo. — Castaman Giuseppe, Nay-Savina Carlo.
Rocchette Piovene. — Grandesso Giuseppe.
Schio. — Beltrame Pomè Italo, De Pretto Mario, Villa Alessandro.
Thiene. — Ranzolin Marco.
COLONIA ERITREA. - *Saganeiti.* — Pierotti cap. Niccolò.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Custrin Guido, Rossi Angelo, Schneider Franz.
Pisino. — Barlè Antonio, Lenardon Antonio.
TRENTINO. - *Borgo Valsugana.* — De Vigili Luigi.
Lavis. — Puhl Roberto.
Pellizzano. — Bontempelli Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* — Manasteriotti avv. Amedeo.
Imaschi. — Mirossevich Luigi.
Villaco. — Dellaschiava Antonio.

Belgio.

Glons. — Cecchini M.

Francia.

Briaude. — Ferrando Marco, Varetto Alexandre, Vinelli Niccolò.
Massiac. — Rosazza ing. Mario.
Parigi. — Bertram Webb Annie, Bousquet L.

Germania.

Berlino. — Oppenheim Hugo.
Karlsruhe. — Lieber Otto.
Mannheim-Waldhof. — Arnulfi Umberto
Metz per *Montigny.* — Broggi Luigi.

Inghilterra.

Edimburgh. — Usher M. B.
Liverpool. — Gardiner Fritz.
Londra. — Thornton Samuel.
Tolleridge. — King Charles Stewart, KING LILY MAUD.

Russia.

Kolomha. — Anghilori Costantino.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. - *Basilea.* — Donelli Carlo.
CANTON DI BERNA. - *Délemonte.* — Negro Michel.
CANTON DI GINEVRA. - *Ginevra.* — Olgiati Giacomo.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Garampelli Alfredo.
CANTON TICINO. - *Chiasso.* — Pasqual Attilio.
Morbio Inferiore. — Albisetti Carlo.
Ponte Tresa. — Casoli Alessandro.
Vacallo. — Luppi Egidio.
CANTON VALLESE. - *Sierre.* — SOMMARUGA JULIETTA.

AMERICA SETTENTRIONALE

STATI UNITI. - *Mamaroneck.* — Marshall Alfred.
New York. — Adams Horatio M., Bramble Wilson Henry, Carington William Theodore, Hutton Frank, Livermore Jesse Lauriston.
Sterlington. — Dyneley Prince prof. John
Utica. — Frisbie George Albert.
CALIFORNIA. - *S. Francisco.* — Lucchetti dott. Vittorio F., Richmond Florence.

AMERICA MERIDIONALE.

BRASILE. - *Parà.* — Lucibelli Basilio, Montini dott. Angelo, Parente Joaquim Janù.
Rio de Janeiro. — Matera Raffaele.
PERU' - *Moquegna.* — Minuto Augusto
REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Bertucci Silvio, Ferrari Stefano C., Fortina Antonio, Guidi ing. Giuseppe, Lamberti G. B., Merlo Alberto, Morino Paolo, Ristori Renato, Stefanini Amedeo, Varaldo Alberto

ASIA.

Bombay. — Combi ing. Antonio.
Peking. — Ferrari A. P.

Giappone.

Yokohama. — Carrillon Jean.

Soci annuali al 1 gennaio 1907 .	N.	52 354
Soci nuovi 1907 al 30 giugno .	»	8 042
	N.	60 396
Dimissionari, irreperibili, morosi dal 31 ottobre 1906 al 30 giugno 1907	»	4188
Soci annuali al 30 giugno 1907	N.	56 208
Soci vitalizi al 31 dicem. 1906 N. 1259		
» » dal 1 gennaio al 30 giugno 1907 » 266		1 525
Totale soci	N.	57 733

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5

ANNO XIII - N. 8 AGOSTO 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

CIRCUITO DI BRESCIA

1 Settembre, COPPA FLORIO ✕ ✕
2 Settembre, COPPA DI VELOCITA'

La *Rivista del Touring*, che è organo del sodalizio, non si occupa di corse, e perciò, fedele al suo programma, nulla dirà del *Circuito di Brescia*, cioè della grande manifestazione sportiva che si svolgerà nei due primi giorni del prossimo settembre.

Ma quella manifestazione si svolgerà... su strada; e poichè delle strade il Touring si occupa più di qualsiasi altra cosa, così crediamo di essere nel nostro diritto — e forse anche nel nostro dovere — se illustriamo colle vignette, e con brevi parole, e sotto l'aspetto turistico, le principali località che saranno attraversate dagli automobili in gara.

Varie altre indicazioni sono date a pagina 243; e qui bastino pochi cenni sulle borgate che si trovano sul percorso.

***

A chm. 9 da Brescia, dopo una salita, si raggiunge **Castenedolo**, su colle tutto vestito di viti. Nella bella chiesa sono quadri del *Moretto*, di *Palma il giovane*, di *Francesco Hayez*. Durante il combattimento che ha nome da Treponti (15 giugno 1859), a Castenedolo, alla destra dei *Cacciatori delle Alpi* comandati da Garibaldi, combattè strenuamente, comandando due compagnie, il maggiore Narciso Bronzetti, trentino, il quale restò ferito ad ambo le braccia ed al petto, e morì, due giorni appresso, a Brescia. Vittorio Emanuele gli mandò la medaglia al valor militare; Garibaldi gli scrisse chiamandolo *il prode dei prodi*. Le località intorno a Castenedolo sono il teatro della prima parte del romanzo storico: *I Valvassori Bresciani* di Lorenzo Ercoliani.

La Vittoria.

***

Accennata da lungi dal suo turrito castello e dal suo tempio di San Pancrazio (successore del dio Pane nume dei pastori) ecco (dopo passato il Chiese) **Montichiari**, grossa borgata che si distende ai piedi di sei colli alti dai venti ai quaranta metri, e tutti calvi; dal che si vuole derivato il nome della borgata. La grande arida spianata di Montichiari, im-

Montichiari.

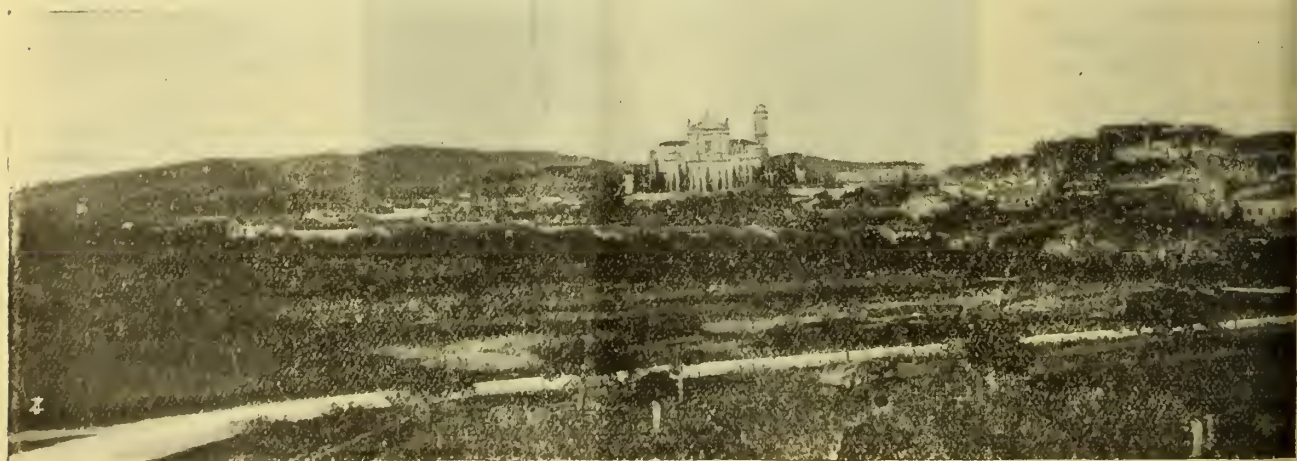
menso pascolo, all'epoca napoleonica serviva alle evoluzioni militari delle truppe francesi ed italiane; e Napoleone, nel 1805, poco dopo esser stato incoronato Re d'Italia, decretò che si erigesse nella campagna di Montichiari un campo permanente, chiuso da muro, della superficie di un milione di metri quadrati, e racchiudente alloggi, baracche, pozzi. Dopo il 1814 gli Austriaci, benchè continuassero a far manovre su questa spianata, in odio a Napoleone distrussero il campo. Nel 1848 quì si radunarono i Corpi franchi, dipendenti dal Governo provvisorio di Milano, e passati in rivista dal generale Allemandi. Truppe francesi rivide Montichiari nel 1859, prima della battaglia di Solferino.

***

Dopo Montichiari, sempre procedendo verso oriente, si entra nella provincia di Mantova, e si raggiunge **Castiglione delle Stiviere**, capoluogo di distretto, di mandamento, e sede di Tribunale. Ha carattere d'una piccola città, e siede in vaga posizione, fra amene colline che formano valli ridenti. Sono notevoli il Duomo, posto sopra un'altura, fronteggiato da cipressi; la chiesa di San Luigi, col teschio del santo, quì nato nel 1568; la statua della virtuosa Domenica Colubini, novella Lucrezia romana; la statua del prode colonnello Giovanni Chiassi, morto nella battaglia di Bezzecca, 21 luglio 1866; i resti del castello, (la cui origine risale al secolo VI) che fu dei Gonzaga, e che andò quasi interamente distrutto al tempo delle guerre napoleoniche. Nella battaglia di Castiglione (5 agosto 1796) fece prodigi di valore l'Angerau, che ebbe in seguito da Napoleone il titolo di *Duca di Castiglione.* Nel 1859, nella giornata che ha nome da Solferino, le prime fucilate si spararono a Castiglione, dove era il quartier generale del maresciallo Mac-Mahon, comandante del secondo corpo d'arma; ed è appunto dal Castello di Castiglione che l'imperatore Napoleone III si rese conto della marcia in avanti degli Austriaci, e si persuase che essi avevano ripassato il Mincio e stavano per prendere l'offensiva.

La strada del circuito, volgendo a nord, lascia via verso oriente tutto il campo della grande battaglia, e la torre quadrata di Solferino, e la torre rotonda di San Martino; e, rientrata nella provincia di Brescia, giunge al grandioso ponte-viadotto ferroviario (lungo m. 390, alto dai 30 ai 35 metri sul fondo della valle), lasciando più a nord, sulla riva del Garda, la città di Desenzano

***

Volgendo ad ovest, si giunge a **Lonato**, capoluogo d'un mandamento che contiene dieci comuni. Sorge un po' in alto, a destra, sulla collinetta *Rota.* Dominano

Castiglione delle Stiviere.

La strada della fame.

Villa Fenaroli.

il paese l'ardita cupola della prepositurale, e la torre, avanzo del castello eretto nel 1337 da Azzone Visconti. Oltre alla torre, brani di mura danno alla borgata un aspetto medioevale e pittoresco. Lonato è celebre nella storia per la battaglia quì vinta da Napoleone sugli Austriaci, che si arresero prigionieri.

***

Sulla sponda sinistra del Chiese (che nasce alla vedetta di Fumo nel Trentino, e presso S. Paolo sbocca nell'Oglio, dopo un corso di 160 chilometri) si raggiunge **Ponte San Marco**, frazione del comune di Calcinato (il cui capoluogo è più a sud) e che è celebre nella storia per la battaglia, d'esito incerto, quì combattutasi il 13 aprile 1706 (al tempo della guerra per la successione di Spagna) fra gli Imperiali comandati dal generale Reventlan ed i Francesi comandati dal duca di Vendôme.

***

A destra della strada resta **Rezzato**, celebre per le sue cave di calcare rosso, biancastro, carnicino, adoperate in edifici importanti anche a Roma, ed a chilometri 1,5 ad est di Rezzato è il capoluogo di *Virle-Treponti*, celebre per il combattimento del 15 giugno 1859, ricordato da un monumentino.

***

Lasciata a destra (a piè del colletto coronato da boschetto, ed al quale si accede mediante ampia scalinata) la splendida *Villa Fenaroli* (che fu nel 1866 quartier generale di Garibaldi), si traversa la lunga e larga *Via Reale*, fiancheggiata di basse case, di **Santa Eufemia della Fonte**, che ricorda le prodezze di Tito Speri e dei suoi compagni contro gli Austriaci nel 1849; e di quì si arriva in breve a **Brescia**, la eroica città che già altre volte abbiamo illustrata in questa *Rivista*, e che quì vogliamo simboleggiata dalla celebre statua greca della *Vittoria*, che tutti andranno ad ammirare nel Museo Romano.

E cento altre cose tutti avranno da ammirare nella città dei Cenomani e delle dieci giornate, di Arnaldo e del Moretto, della fiera leonessa che mai piegò sotto le percosse degli invasori barbari, si chiamassero Gastone di Foix o generale Haynau: quel miracolo che è la Madonna dei Miracoli, la vasta chiesa dei Santi Nazaro e Celso, la fontana Porcellaga, il teatro, laLoggia, il Duomo vecchio e nuovo e, dal giardino sotto il Castello, l'immenso insuperabile panorama sulla feconda pianura.

***

Come si vede anche da questi brevi cenni, la regione che verrà attraversata dagli automobili in gara è ricca di bellezze della natura e dell'arte, e di memorie gloriose; essa è una parte dell' immenso campo di battaglia sul quale si sono tante volte decise le sorti d' Italia; e certamente nessuno deplorerà che là dove gli stranieri ci contrastarono la palma della vittoria che significa la libertà e l' indipendenza d' Italia, ora, in pacifica gara, contrastino la vittoria ad una grande e fiorente industria italiana.

Fra Castigliono e Desenzano.

Il monumento di Treponti.

I PIÙ BEI PUNTI DI VISTA D'ITALIA

Cominciamo a pubblicare alcune fra le numerose risposte pervenuteci per la nostra inchiesta sui più bei punti di vista d'Italia; ed altre ne pubblicheremo nei prossimi numeri.

Raccomandiamo ancora una volta a quanti gentilmente vorranno collaborare in questa rubrica: la brevità; la chiarezza; la esattezza dei dati; l'assenza totale d'ogni tentativo di *réclame* ad alberghi o luoghi di cura.

Meno numerose sono le risposte all'altra inchiesta (pur così interessante) sui costumi nel vestiario; ma ci sono tuttavia pervenute, tanto più gradite quanto più rare, anche alcune risposte a tale quesito; e ne cominceremo presto la pubblicazione.

A tutti raccomandiamo di inviarci in ogni caso, assieme coll'articolo, qualche fotografia o cartolina illustrata.

1.

PERUGIA... ED ALTRI SITI.

Ho viaggiato un po', più specialmente nella Svizzera che gode di certe bellezze naturali insuperabili; eppure io sono del di Lei parere, già tante volte fatto noto, che noi abbiamo in Italia, tanto, tanto di bello naturale da farcelo invidiabile anche dagli altri paesi che passano per i maggiormente favoriti.

Non ho visitato la Sicilia, che deve essere uno splendore, non ho potuto ancora visitare la Sardegna. Povere due isole dimenticate dalla maggior parte di noi settentrionali!

Dunque qual'è... ? Io — *Tartarin* alla Daudet — starei per dire, pur avendo fatta qualche ascensioncina, sto per i punti di vista anche non posti tanto in alto. Ad esempio, non Le so dire quale lieta impressione m'ebbi quando, sarà una diecina di anni fa, per la prima volta salii a Perugia.

E il sol nel radiante azzurro immenso
Fin degli Abruzzi al biancheggiar lontano
Folgora, e con desio d'amor più intenso
Ride ai monti de l'Umbria e al verde piano.
Nel roseo lume placidi sorgenti
I monti si rincorrono tra loro
Sin che sfumano in dolci ondeggiamenti
Entro vapori di viole e d'oro.
Forse, Italia, è la tua chioma fragrante
Nel talamo, tra due mari, seren,
Che sotto i baci de l'eterno amante
Ti freme effusa in lunghe anella al sen?

Non per nulla il Grande non sapeva più che cosa sentir entro di sè e venne fuori poi dalla magica sua penna quel Canto ove la parte descrittiva è così minuta, così vera, così fine, che solo può gustarlo appieno chi fu lassù a godere di quell'impareggiabile punto di vista.

Vi è il bello fra le semplici, scoscese roccie: anche in una gola o spaccata montanina: ma, quando l'occhio può spaziare, oh! allora la mente e il cuore pure devono fremere maggiormente fra di loro all'unisono, quella spaziando nelle fantasie del bello, del grande, questo sentendosi migliore appunto: ci si sente la piccolezza del proprio io, se non altro!

La montagna invece che si vince con isforzi e pericoli ci rende piuttosto vanitosi, orgogliosi di noi. Forse sbaglierò, ma molti degli alpinisti, nostri e non nostri, portano con sè quasi sempre una traccia, che non si vuol lasciar trapelare, una traccia di superiorità sugli altri consimili loro che non hanno potuto, o non osano, affrontare con arditezza i pericoli che la serena e pur bellissima montagna offre.

Una vista quale quella che si gode dalla spianata di Vallombrosa detta del Saltino — una vista quale quella che si gode da Fiesole e, forse meglio, secondo me dal Piazzale Michelangelo sul Viale dei Colli a Firenze dove si possono trovare se... non quì in Italia? E la vista di lassù, da alcuni punti della Via di Circonvallazione di Genova; e la vista di lassù dal Vomero in faccia quasi al Vesuvio colla distesa di tutto il panorama napoletano; e qua vicino alla nostra Milano dalla cima del Sacro Monte, sopra Varese; e la vista a distesa del piano lombardo e piemontese che si può godere da alcuni punti in vicinanza al Santuario Graglia sopra Biella

...tra 'l monte e il verdeggiar de' piani
lieta guardante l'ubere convalle,
ch'armi ed aratri e a l'opera fumanti
camini ostenta!

E... ma non finirei più!

Tessera 12 181 - *Milano.*

2.

MADONNA DELLA LOSA.

Madonna della Losa ha un piccolo Santuario che domina tra il verde smagliante degli abeti.

E' alto 1201 metri sul livello del mare. Vi si accede per la strada carrozzabile ampia e pittoresca che da Susa si prolunga fino al colle dell'Assietta.

Madonna della Losa è una borgata angusta, ma ridente, circondata da una corona di montagne altissime.

Rocciamelone, il Chiusaletto, il Lamben, il colle del Moncenisio si parano innanzi come fantastico scenario; poi il monte Pinthas, il colle dell'Assietta.

Madonna della Losa.

Ai piedi di Madonna della Losa, in un mare di verde, si estende Susa, la piccola, simpatica città di frontiera, lambita dalla Dora che scorre tortuosamente.

Più in là, verso Torino, molti comignoli di fabbriche gettano all'azzurro del cielo i loro rauchi sibili, le loro dense e cupe nuvole di fumo. E' Bussoleno, l'industrioso paese, poi Borgone piccolo ma rigoglioso di vigneti, poi S. Antonino... Verso il Moncenisio altre pittoresche borgate anguste Arnaudera, Gravere, Molaretto.

Su di un pendio smagliante, tra castagni fronzuti, ecco Meana con i suoi villini graziosi. Accanto ad essa scorre bianca e sinuosa la strada carrozzabile che conduce al colle dell'Assietta.

Da Madonna della Losa la vista è incantevole: l'occhio rimane estatico dinanzi a questo panorama variopinto e delizioso.

Rorano (N. 70 769) - *Torino.*

3.

IL MONTE FIONCHI.

La vostra domanda, io penso abbia per significato di far conoscere, non l'Italia scritta e rescritta nelle guide, ma l'Italia ignota, ignota non tanto agli stranieri, quanto agli italiani stessi che non si curano talvolta neppure di bellezze che hanno a pochi metri... e che potrebbero sfruttare dal punto di vista artistico ed economico.

Perciò non parlo della vetta del Vesuvio, non del colle dei Camaldoli e della terrazza semaforica della Gorgona...

nella poesia dei nostri infocati tramonti d'estate, ma vi porto nel cuore d'Italia, nella *verde Umbria* in un albeggiare di giugno fiorito, sul monte Fionchi, mentre nella penombra del giorno nascente si scorgono dalla vetta i bagliori dei forni Martin delle Acciaierie di Terni, e giù nella valle profonda, vaga ancora per i vapori che la luce dirada, si ode il murmure delle cascatelle del Nera ripido e fecondo di vita.

Io vi porto lassù ove il punto trigonometrico del Genio militare segna 1337 metri sul livello del mare, mentre il sole sorge lontano dietro la catena di monti su cui fa testa in distanza il Vettore ancora bianco per la neve.

Ai piedi dei monti, diradata la nebbia, si scorge la striscia azzurra serpeggiante del Nera, e parallela la strada provinciale della Valnerina bianca e pulita, e su, su, per il fiume, come gruppi di pecorelle arrampicate per la costa, le case di Scheggino, di Sant'Anatolia, Castelsanfelice ed a picco sotto Fionchi, le case dette ,, Cese ,, con un dislivello di oltre 700 metri. Sotto i propri piedi un rigoglio di verde, uno sfoggio di fiori selvatici variopinti, dal profumo soave ed intorno la pace tranquilla ed il mormorio del fiume.

Dicono che da Fionchi si scorgano i due mari allorchè il cielo è purissimo; io però non li ho mai veduti; credo di aver scorto se non erro, la Cupola di San Pietro. Comunque, il panorama è grandioso! Spoleto è nascosto dal monte Luco e non si vede. Si scoprono però i villaggi ridenti da cui è circondato: più verso il nord Campello, Trevi e Montefalco che dànno alla valle dell'Umbria la forma di " Clessidra ,,. La vista spazia sui piani Foligno e sui colli Spello; sotto il Sabatio, Assisi del *Poverello*; e verso l'orizzonte Perugia.

Ad ovest e a sud, lontano, i monti Martani e l'Appennino.

Gita breve, piacevole, sicura che si inizia verso le ore della mezzanotte, partendo da Spoleto, faticosamente a piedi, ovvero sui muli ed asinelli economicamente forniti dai nostri buoni e fidi montanari. Si serpeggia il pittoresco monte Luco (m. 787), si traversano le ,, Coprareccie ,, di Patrico (m. 1041) e rimontando una serie di collinette si giunge dopo circa 4 ore alla meta che è pure *metà*... poichè resta il ritorno.

Botta Carlo Ruggiero - Spoleto.
N. 64 108.

4.

PONZONE.

Per me il punto di vista, in Italia, che mi fece maggior impressione è quello di *Ponzone*, sull'Appennino tra la Liguria e l'alto Monferrato, a 650 metri circa sul livello del mare, ad undici chilometri dallo Stabilimento termale di Acqui, con strada provinciale ottima.

Così descrive Ponzone l'onorevole Pio Viazzi, deputato di Grosseto, nel recente suo libro " La Bellezza della Vita ,, (Arnaldo De Mohr e C., Milano, L. 3,50):

« Con quanta gioia mi accade di riportarmi sull'alto colle dove è Ponzone, appoggiato alla catena dell'Appennino Ligure, circoscritto per un lato dal massiccio gruppo dei monti piacentini e per l'altro dalle prime diramazioni delle Alpi Marittime, sino al Monviso, dominatore per lungo tratto all'intorno!

« Nel quale spazio varia e ridente si dispone la serie dei piccoli paesi, a dieci, a venti, a trenta chilometri di distanza, quasi fioritura umana delle cime più aguzze o riposo momentaneo dalle salubri fatiche giornaliere lungo le più lievi pendenze e, presso un torrente, nelle più spaziose vallate. Torri mozzate e sgretolantisi; con esse il fratel minore, tuttora vivente, il campanile della chiesa; ed intorno alla torre ed al campanile i graziosi nipotini freschi per la loro giovine vita, le casette linde che sembrano stringersi in un comune abbraccio...

« Sotto di voi, boschi e campi e vigneti si dispongono in mille e mille ondulazioni capricciose, rotte qua e là da chine ripide o da brevi scoscendimenti del terreno; un solenne ed inuguale adagiamento della terra feconda, percorsa da un nervoso reticolato di stradicciuole campestri, sino alle più sprofondate e tortuose vallette, rincorrentisi l'una dietro dell'altra e lascianti ad ora ad ora trasparir fra il più folto della vegetazione il lucido specchio dei loro rigagnoli...

,, Voi considerate anche, in fondo al paesaggio, di fronte, la pianura indistinta, entro una nebbia grigiastra limitata a breve altezza. Al termine della quale è quasi un taglio netto: di sopra, e dietro, il terso cristallino candore delle Alpi, disegnate per la linea delle cime più eccelse sul cielo perlaceo all'orizzonte, dal Monviso fin presso al Tirolo. Il fascino vago del mistero muove l'animo verso i cieli di terre ignote, oltre quei monti, oltre i confini della patria; l'occhio è invece trattenuto, come per forza, alla pianura. Ivi sono le città. Si intravede la linea alberata delle fortificazioni di Alessandria contro l'incerto azzurro degli ultimi colli del Basso Monferrato, che si protendono con Monte Castello verso le sollevazioni plioceniche del Tortonese, dove il Tanaro, testè ingrossato dalla Bormida, si getta nel Po. Assai più lontano a sinistra, Torino si nasconde dietro l'evidente colle di Superga, oscuro su lo sfondo iridato del Rocciamelone. Più lontano ancora, a destra, sotto le creste nettamente profilate della Valtellina (così si dirige la visuale) è il luogo dove si accoscia, industre e feconda, Milano ,,.

Ernesto Viazzi - Alessandria.

5.

SAN MARINO.

Per conto mio uno dei migliori punti di vista d'Italia si trova sulla vetta del monte Titano a S. Marino (m. 747)

Premesso che non sono affatto alpinista ma che preferisco viaggiando, di conoscere le località interessanti dal lato storico, ed artistico, sono tutt'altro che indifferente davanti ad un bel panorama.

Quello che si gode a S. Marino e precisamente sulla Rocca è bellissimo: a nord-est l'Adriatico, a ovest e a sud l'Appennino Toscano ed Umbro, ed una serie di altipiani verdeggianti e ubertosi che formano i contrafforti del detto Appennino. Ci si arriva per una buona strada da Rimini (chm. 23) passando per Serravalle, primo paese che si trova nel territorio della Repubblica; e per un'altra pure da Rimini ma più lunga che passa per Verucchio.

Il servizio di diligenza postale è molto incomodo per l'orario, ed a ciò suppliscono i numerosi vetturali di Rimini.

Sono persuaso che vi saranno molti altri punti di vista superiori a questo; ma se vogliamo considerare che oltre all'interesse locale che S. Marino inspira vi è anche un bellissimo panorama, credo che sia bene raccomandarlo a tutti i turisti intelligenti.

Tullio Del Corno - Milano.

6.

MONT' ORFANO.

Rispondendo alla domanda rivolta a pag. 176 della nostra *Rivista Mensile*, non sosterrò che dal nostro Monte Orfano si possa godere il più bel punto di vista d'Italia, ma che tra i parecchi che ebbi la fortuna di ammirare, questo è certo quello che mi lasciò la più bella e profonda impressione. Non mi provo a descrivere la splendida vista

Mont'Orfano.

che da esso si gode; da una parte la sterminata pianura che va perdendosi con l'orizzonte, dall'altra i ridenti colli della Franciacorta seminati di allegri paeselli, poi il lago d'Iseo, la catena delle Prealpi e più in là, tra le candide vette, il Monte Bianco.

Altezza sul mare m. 400. Paese vicino Rovato, sulla ferrovia Milano-Venezia e Bergamo-Rovato. Dista 30 minuti dalla Stazione ferroviaria.

Linea tram a vapore Chiari-Rovato-Iseo con servizio tram dalla Stazione al Paese.

G. B. Frassine - Rovato.

Il Convegno di Trieste.

Il Convegno del Touring a Trieste superò ogni più lieta aspettativa.

Gli arrivi per via di terra incominciarono sino dalle prime ore del 29; e le squadre ciclistiche triestine si mostrarono infaticabili nell'andare incontro agli ospiti.

Alle 11 giunsero, accolti da vivissimi applausi, l'automobile col direttore generale comm. Federico Johnson e col vice-direttore generale comm. Luigi Vittorio Bertarelli, e l'automobile del vice-segretario del Consiglio cav. uff. Alfredo Zaffaroni.

Verso mezzodì arrivarono col piroscafo, a cui era andato incontro un altro piroscafo, i turisti di Venezia, con a capo il conte Piero Foscari, capo-console del Touring in quella città.

Alle 10 era intanto stata aperta la mostra fotografica nelle sale della Filarmonica dal Comitato del Convegno ciclistico.

Alle 13 il Convegno ciclistico s'inaugurò ufficialmente nella palestra dell'Associazione Ginnastica col wermouth d'onore. Parlarono, tutti applauditissimi l'avv. Carlo Mrach, presidente del Comitato organizzatore, il podestà avv. Sandrinelli, il conte Piero Foscari ed altri.

Verso le 17 cominciò la sfilata, alla quale presero parte circa 1500 macchine molte delle quali elegantemente infiorate.

Ecco l'elenco delle varie Società concorrenti:

Veloce C. Cerea Verona; Routier autonomo « Audax » e T. C. I. di Bologna; Consolato T. C. I. e Veloce C. di Monfalcone; Società ciclistica Cornuda; T. C. I. Pratola Peligna; « Club ciclistico », Fagagna; T. C. I., Treviso; Club ciclistico, Volosca; Club ciclistico, Ajello; Club Pedale, Fiume; Club Veloce, Pisino; Società Ginnastica, Montona; C. C. Falco, Fiume; Audax, Mantova; Audax, Longarone; Club sport Tenax di Causano; Veloce Club, Zara; C. C. Rosa (Vicenza); Libertas, Lucca; Ranella, Vicenza; Club 15, Fiume; U. V., Fiume; Vel. C., Ronchi; Club Sportivo, Osoppo; C. C., Capodistria; C. C. di Fiume di Pordenone; Libertas, Trento; Audax, Forlì; Vel. Club, Bassano; Un. Cicl., Conegliano; Soc. cicl., Ferrara; Routier aut., Venezia; Soc. cicl., Castiglione d'Asti; U. C., Vicenza; V. C., Gorizia; Iuventus, Rovigo; Club cicl., Cantù; C. C., Treviso; U. cicl., Buja; Virtus, Bologna; « Pedale », Mantovano; Vel. C. zaratino; V. C., Spalato; V. C. Cervignano; Pro Touring, Padova; Audax, Firenze; Audax, Padova; Audax, Vittorio; Soc. cicl., Fontanina; Soc. Rapidus, Viareggio; Vel. C., Gradisca; U. C., San Vito del Tagliamento; U. V., Santa Maria la Longa; C. C., Cantù; C. C., Palmanova; U. C., Udine; Vel. C. Alpino, Belluno, e una Società slovena di Gorizia. Il consolato del T. C. I. era rappresentato inoltre da Treviso, Napoli, Salsomaggiore, Bassano, Venezia, Fiume, Vologna, Ferrara, Verona, Milano, Castel S. Pietro d'Emilia, Bergamo, Valdobbiadene, Spilimbergo, S. Martino di Lupari, Castelfranco Veneto, Castelbaldo, Trino Vercellese, Empoli, Pordenone, Meretto di Tomba, Padova, Domodossola, Cosola Valsesio, S. Vito d'Asolo, Riese, Caselle, Firenze.

Alle ore 20 nel giardino della Ginnastica cominciò il banchetto, finito coi brindisi, applauditissimi, dell'avv. Mrach, del comm. Johnson, del podestà avv. Sandrinelli, dell'avv. Tevini capo-console del Touring a Trieste, del conte Foscari, e d'altri ancora.

Dopo il pranzo, cominciò nel giardino vivacissima la festa campestre, finita coll'annuncio della assegnazione dei premî.

Il giorno 30 si svolsero la corsa ciclistica di circonvallazione, le gare podistiche, la regata internazionale a Barcola.

Il Consolato veneziano del Touring aveva nel programma una gita a Capodistria, e la compiè la mattina del 30, sotto la guida del suo capo-console conte Piero Foscari. L'*Adriatico*, che portava a bordo lo stendardo sociale col leone di San Marco, accoglieva come ospiti il comm. Johnson e il ten. colonn. cav. Barutta della Direzione centrale. L'approdo a Capodistria avvenne alle 8. Le accoglienze della cittadinanza furono piene di festosa simpatia, al grido di « Viva Venezia » « Viva San Marco ! » Visitata la città, con la guida del podestà avv. Belli, dell'avv. Bennati, dell'avv. Longo e di altri cittadini, gli ospiti furono invitati ad un wermouth d'onore nella sala della Filarmonica. L'*Adriatico* ripartì da Capodistria alle 9,45, fra caldi evviva, e filò verso Miramar, dove i Veneziani si trattennero circa un'ora.

Nel pomeriggio fu fatta la gita ciclistica alpina bandita dal Touring Club Italiano alla caverna di San Canziano. Una splendida schiera di ciclisti — oltre 600 — prese parte a questa escursione; numerose erano anche le motociclette e gli automobili, due dei quali portavano il comm. Federico Johnson, e il comm. Bertarelli ed altre personalità del Convegno. Molta gente si recò a San Canziano anche con la ferrovia. Le celebri grotte, illuminate splendidamente di candele e di palloncini, furono visitate nel pomeriggio da più di mille persone.

I ciclisti forestieri ne rimasero sbalorditi, e prolungarono l'esplorazione sotterranea in modo che il ritorno non potè avvenire senza qualche ritardo.

Si tornò a squadre divise, come si era partiti. Il programma prevedeva una comoda sosta al Cacciatore e la visita della villa Rivoltella: e il podestà aveva disposto alla porta della villa comunale le guardie municipali in alta tenuta, per rendere onore al direttore generale del Touring Club Italiano e agli altri illustri ospiti. Ma andava già annottando; si era in debito alla città della passeggiata ciclistica, coi lampioncini; e quindi l'automobile del comm. Johnson proseguì direttamente senza fermarsi, e la maggior parte dei ciclisti ne imitò l'esempio.

Il primo luglio il Consolato veneziano del Touring aveva in programma la visita a Pirano e Parenzo.

L'*Adriatico* partito da Trieste verso le 7,30 ant. con una sessantina di gitanti, accostò alle nove al molo di Pirano, gremito di popolo acclamante Venezia. Erano ad accogliere gli ospiti il podestà avv. Fragiacomo ed altre notabilità colla banda cittadina. Dopo le presentazioni scambievoli si formò il corteo diretto al Municipio; e già dalle prime case cominciò a cadere sul vessillo di S. Marco che procedeva, e sul corteo, una pioggia di fiori e di cartellini recanti scritto: « Evviva Venezia! »

Dopo una visita alla sala del Consiglio e alla Cattedrale, i gitanti furono ospitati nella sala del Casino ove fu loro offerto un vermouth d'onore. Un'onda di cittadini d'ogni età aveva invaso la sala. Il podestà porse con nobili parole il saluto di Pirano ai fratelli veneziani, per i quali rispose il conte Piero Foscari, capo console del Touring veneziano. Durante e dopo le loro parole fu un incrocio di evviva e di applausi, cui pose fine soltanto la tirannia del tempo, che costringeva alla partenza. Ai gitanti fu fatto dono dell'opuscolo *Pirano per Venezia*.

Alle 12,30 l'*Adriatico* approdava a Parenzo. Sul molo, oltre al podestà avv. Sbisà, ai notabili, al Corpo musicale e al popolo festante, erano schierati con portamento marziale un plotone di baldi giovinotti, uno di fanciulli ed uno di bambine, tutti in tenuta ginnastica. La scena del saluto si ripete, come a Pirano, in

IL CONVEGNO DEL TOURING A TRIESTE

1. Cartolina commemorativa della gita in mare dei Ciclisti Veneziani. — 2. Ciclisti sulla loggia del Palazzo Comunale di Capodistria. — 3. Ciclisti Veneziani col vessillo di S. Marco. — 4. Intorno al Monumento del Tartini a Pirano. – 5. Popolane a Capodistria. — 6. Il piroscafo *Adriatico* coi Ciclisti Veneziani a Trieste. — 7. Arrivo dei Ciclisti a Parenzo. — 8. Il Podestà di Parenzo avv. Fragiacomo, il conte Piero Foscari, il comm. Federico Johnson. — 9. Le biciclette infiorate aprono la sfilata ciclistica sul Corso di Trieste.

ogni particolare, in tutta la più intensa cordialità; indi il corteo, per la bella riva a destra del molo, si reca al teatro G. Verdi, sul cui balcone viene esposto il vessillo di S. Marco recato dai gitanti. Sul piazzale si canta dai ginnasti il bell'inno ginnastico composto per l'occasione del concorso di Venezia, che è vivamente applaudito e deve essere replicato.

Alla partenza si rinnovarono gli entusiastici fraterni saluti.

Intanto erano partiti da Trieste tutti i convenuti delle altre città d'Italia, salutati cordialmente dai ciclisti triestini; e tanto chi partiva che chi restava riandava col pensiero tutta la lieta fantasmagoria della indimenticabile festa.

A tutti i partecipanti alla gita ciclistica alle grotte di San Canziano i comm. Johnson e Bertarelli offrirono un artistico ciondolo-medaglia col ritratto di Carducci.

Ciclismo e Ciclisti.

A proposito del Convegno turistico di Trieste il Piccolo della Sera *pubblica il seguente articolino:*

Abbiamo avuto giorni sono il grande Convegno ciclistico che ha messo in moto l'intera città. Quanta gente sulla strada, alle finestre, nei caffè, nelle trattorie, lungo tutto il percorso e, poi, alla sera, quanta ressa, nel giardino della Ginnastica per far onore ai velocipedisti! Tutto ciò, rilevo, ora, a qualche distanza di tempo non certo per raccontarvi una novità che, invero, sarebbe assai poco fresca, ma semplicemente per segnalare l'enorme interessamento di oggidì quale termometro del rapido cammino fatto in poco più di due decenni dal velocipedismo. Un vecchio biciclista, che viceversa, non è punto vecchio di anni, ma è soltanto un anziano appassionato del cavallo d'acciaio, mi faceva osservare che a Trieste non più in là di 23 anni or sono, e precisamente nel 1884, i velocipedisti non soltanto erano considerati come bestie rare, come uomini che vogliono singolarizzarsi in una forma antipatica, ma venivano addirittura beffeggiati e fatti oggetto di insulti da parte dei monelli. Sapete quanti velocipedisti contava Trieste nel 1884? Ne contava... cinque! Quella mattina in cui comparvero in piazza Grande, coraggiosamente, sul velocipede alto, inelegante, macchinoso ch'era in uso (e neanche era in uso, anzi!) a quel tempo, i monelli li rincorrevano gridando beffardamente: *Ara i gua!*. I cinque giovanotti erano i signori A., P., M., K., V. Ora qualcuno di essi ha i capelli un po' brizzolati; altri si son conservati giovanotti a dispetto del tempo... Mi sembra, se non erro, che due soli dei cinque siano ancora velocipedisti. Ma i monelli certamente hanno imparato a non apostrofarli più col grido: *Ara i gua!* Molta acqua da allora è passata sotto i ponti; il ciclismo e i ciclisti hanno fatto da allora molti progressi. Il pubblico però è rimasto sempre un po' monello, un po' fanciullone. Guardate, ancora, a Trieste, come si ferma a guardar dietro agli automobili, e si sorprende che lascino odor di benzina al loro passaggio. Oh ma passerà anche questo, Passerà...

Il Convegno di Empoli.

Il Convegno turistico di Empoli venne favorito da tempo splendido.

Intervennero squadre ciclistiche da Firenze, Prato, Pistoia, Borgo S. Lorenzo, Siena, Poggibonsi, Livorno, Viareggio e Napoli.

Ricevute ufficialmente, coll'intervento del prefetto di Firenze e di altre autorità della provincia, fu loro offerto un vermouth d'onore e portato un saluto dal sindaco.

Alle ore 15,30 sfilarono per le vie della città presentando un colpo d'occhio stupendo sia per il numero che per la eleganza delle varie squadre.

Alle ore 16 ebbe luogo il *Gymkana* nell'Ippodromo di piazza Guido Guerra svolto brillantemente dalle varie squadre di Prato, Siena ed altre.

Alle ore 20 avvenne la premiazione.

Il Convegno di Perugia.

(26-29 agosto).

Il Convegno ciclistico automobilistico nazionale, al quale il Touring ha concesso il suo patronato, si svolgerà nei giorni 26, 27, 28, 29 agosto.

Per il giorno 26 sarà organizzata una gita ad Assisi, con ritorno a Perugia la sera stessa, e nel giorno 29 una gita a Passignano (sul Lago Trasimeno), donde, coi vaporetti, si compirà un'escursione a varî paeselli ed alle due isole Polvese e Maggiore.

Sono a disposizione del Comitato molti e ricchi premî.

Interessante riuscirà pure la visita alla bellissima città, ed alla Esposizione d'arte antica umbra nel Palazzo dei Priori.

Il Convegno di Parma.

Il Consolato di Parma del Touring ha indetto pei giorni 21 e 22 settembre un Convegno, dal quale poi saranno prese le mosse per una speciale escursione ad uno dei più belli castelli della regione, quello di Torrecchiara.

Così gli accorrenti, dopo aver dato un rapido sguardo ai capilavori d'arte della bella città, potranno spaziare lo sguardo dalla rocca di Pier Maria Rossi e di Bianca.

Insieme al Convegno avrà luogo un'adunata nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti.

Ecco il programma del Convegno:

Sabato 21 settembre: Distribuzione delle tessere — Ricevimento d'onore offerto dal Municipio al teatro Farnese — Visita ai monumenti — Intervento all'inaugurazione del nuovo ippodromo — Serata di gala al R. Teatro.

Domenica 22: Gara di tiro pei reparti volontari ciclisti-automobilisti al Poligono del ponte Taro — Escursione al castello di Torrecchiara — Colazione e ritorno in città — Premiazione — Intervento alle corse di cavalli — Banchetto.

ALPINISMO

Il numero di giugno della *Rivista Mensile del Club Alpino Italiano* porta il programma dettagliato del **XXXVIII Congresso degli alpinisti italiani,** presso la Sezione di Varallo dal primo al 7 settembre, nella Val Sesia e sul Monte Rosa.

***

Il convegno della **Società degli Alpinisti Tridentini,** che si doveva tenere a Primiero il primo settembre, fu rimandato al giorno 8 dello stesso mese, per non farlo coincidere col Congresso del C. A. I.

Dopo il Congresso, si troveranno sulla vetta del Monte Piana (m. 2335), a settentrione del Lago di Misurina, nel Cadore, gli Alpinisti Tridentini, e quelli della sezione Cadorina del C. A. I., per inaugurare un ricordo in memoria della salita a quel monte compiuta da Giosuè Carducci dell'agosto del 1892.

Di quella salita dà una diffusa relazione Albino Zanatti nell'ultimo numero dell'*Archivia dell'Alto Adige*, la interessante rivista diretta dal Prof. Ettore Tolomei.

***

Organizzata dalla Stazione Universitaria del C. A. I. la **Settimana Alpinistica nel Trentino** è fissata per i giorni 21-27 agosto. Le inscrizioni si ricevono presso la Stazione Universitaria del C. A. I., Monza, via della Posta, 1.

Il Convegno di Savona
15 Agosto 1907.

A Savona, nella *pulcherrima* Savona, come ebbe a chiamarla il Petrarca, si svolgeranno il 15 del prossimo agosto, importantissime manifestazioni sportive.

Torre Leon Pancaldo.

Una gran corsa internazionale fra dilettanti e professionisti per la " Coppa Savona ,, dono di S. M. il Re, ed un Convegno ciclo-automobilistico, riuniranno nella gentile città, quanti amano lo sport.

E Savona offre molte lusinghe ai suoi ospiti, e sa rendersi interessante colle sue antichità, coi suoi storici ricordi.

Di Savona(*) vetusta rimane ancora buona parte caratterizzata dalle famose torri che nel secolo XVI furono dimezzate dalla potente Genova. Maestosa tra queste è la Torre

Porto Vecchio.

Brandale che vanta nove secoli di età. La torre della darsena, detta ora Leon Pancaldo, rammemora i tempi della maggiore prosperità del Comune, e in oggi ancora, come nel secolo XV che la vide sorgere, è vigile custode della sicurezza del porto. Nel 1664, fu ornata della statua della donna, sotto cui si legge il celebre distico italiano-latino di Gabriello Chiabrera :

In mare irato, in subita procella
Invoco Te, nostra benigna stella.

La parte della torre prospiciente al mare venne abbellita con una figura del tempo, dal valente pittore P. G. Brusco.

L'antichissima fortezza del Priamar, intorno a cui si raggruppava la nascente *Saona* di tanti secoli addietro, ai suoi remoti interessanti ricordi ha aggiunto quello moderno di aver avuto prigioniero tra le sue mura il grande pensatore della Giovane Italia.

La città nuova invece non ha più di quaranta anni di vita, e si presenta regolare e bella tanto da farsi ammirare dai numerosi forestieri, che nella stagione balneare scen-

Antica Fortezza.

dono dalle grandi città dell'Italia Settentrionale per godere delle sue dilettevoli spiagge.

Nessun paese in Liguria riunisce tanta bellezza di posizione e tanta comodità di commerci e di impianti industriali. Importantissimi stabilimenti tengono alto il nome di Savona industriale, primo tra questi la *Siderurgica*, che dà lavoro a ben 2000 operai ed è lo stabilimento d'Italia più importante per la produzione di ferri e di acciai destinati alle costruzioni navali.

La Siderurgica.

Savona che conta oltre 46 000, abitanti, per le grandi e svariate industrie di cui è sede, è avviata ad un notevole progresso, ad una crescente prosperità; e la terra di Giulio II, di Cristoforo Colombo, di Leon Pancaldo, di Gabriello Chiabrera, di Pietro Giuria, ha dinanzi a sè, uno splendido avvenire.

Il suo popolo intelligente, attivo, eminentemente ospitale, in occasione del Grande Convegno del 15 agosto, proverà una volta di più con quale fraterna cortesia egli sappia ospitare il forestiero.

Prof. GIUSEPPE TRAVERSO
Console del Touring Club Italiano a Savona.

(*) *Storia di Savona*, di A. Bruno. — Tip. D. Bertolotto e C. - Savona.

Sulle riforme alle tariffe d'abbonamento.

Col primo agosto sono state attivate le seguenti tariffe:
a) Biglietti d'abbonamento ordinarî;
b) Biglietti d'abbonamento speciali.

Diamo qui alcune principali caratteristiche delle due tariffe:

Biglietti d'abbonamento ordinari.

I prezzi unitari sono decrescenti progressivamente in ragione della percorrenza. Oltre i chm. 100 si sono fatti ribassi che variano dal 10 a circa 50 per cento.

Gli abbonamenti hanno una durata variabile da uno a dodici mesi e la loro percorrenza massima è fissata in chilometri 3000. Quelli mensili sono estesi fino a chm. 1500 di percorso e danno diritto a viaggiare sull'intera rete.

Le linee sono classificate in tre categorie secondo la loro importanza: per le linee di seconda categoria i prezzi sono quelli della prima ridotti del 10 per cento: per quelle di terza la riduzione è elevata al 20 per cento. E' concessa l'ulteriore riduzione del 30 per cento per abbonamento con itinerario formato da linee irradiantesi da un medesimo centro.

Pel modo di pagamento dei biglietti per abbonamenti superiori ad un mese è stabilito che l'importo relativo possa essere sborsato in rate mensili senza aumento sul prezzo del biglietto per l'intero periodo d'abbonamento.

La tariffa prescrive come mezzo per dimostrare il legittimo possesso del biglietto una tessera speciale che ha la validità di cinque anni dal giorno dell'emissione. Chi desidera provvedersene può farne domanda a qualsiasi stazione o Agenzia di vendita di biglietti rimettendo due esemplari firmati, della propria fotografia.

I libretti per ricognizione rilasciati dagli Uffici anche esteri dell'U. P. possono fare le veci della tessera speciale.

Non saranno riconosciuti validi i biglietti d'abbonamento che si rilascieranno con decorrenza posteriore al 31 luglio p. p. se chi li possiede non è in grado di esibire la tessera speciale o il libretto di ricognizione.

Biglietti d'abbonamento speciali.

La nuova tariffa riordinata sulla base di quelle del 1899 e del 1905 comprende le serie di viaggi previste dalle attuali tariffe, fatta eccezione delle seguenti, alcune delle quali furono soppresse perchè si riferiscono ad itinerari contemplati nelle due tariffe preaccennate, altre perchè di prezzo superiore a quello che si pagherebbe in base alla nuova tariffa d'abbonamento ordinario.

Sono soppressi per la vecchia serie gli itinerari 3 A, 3 A *bis*, 1 M, 2 M, 3 M *bis*; per la nuova serie gl'itinerari N. 9, 10, 13.

Innovazione importante recata dalla nuova tariffa è l'aggiunta di percorsi supplementari, che rendono l'estensione dell'abbonamento a coloro i quali risiedono in località situate fuori dell'itinerario previsto dal biglietto.

Le vetture automotrici a vapore in esperimento sulle Ferrovie dello Stato.

Sono più d'uno i tentativi fatti per introdurre in Italia le automotrici a vapore; ma esse non ebbero esito felice.

All'estero l'uso di tali automotrici è abbastanza diffuso; ma il fatto che dopo molti esperimenti, non si è ancora riusciti a fissare un tipo unico, mostra che le difficoltà per sciogliere il quesito non sono lievi.

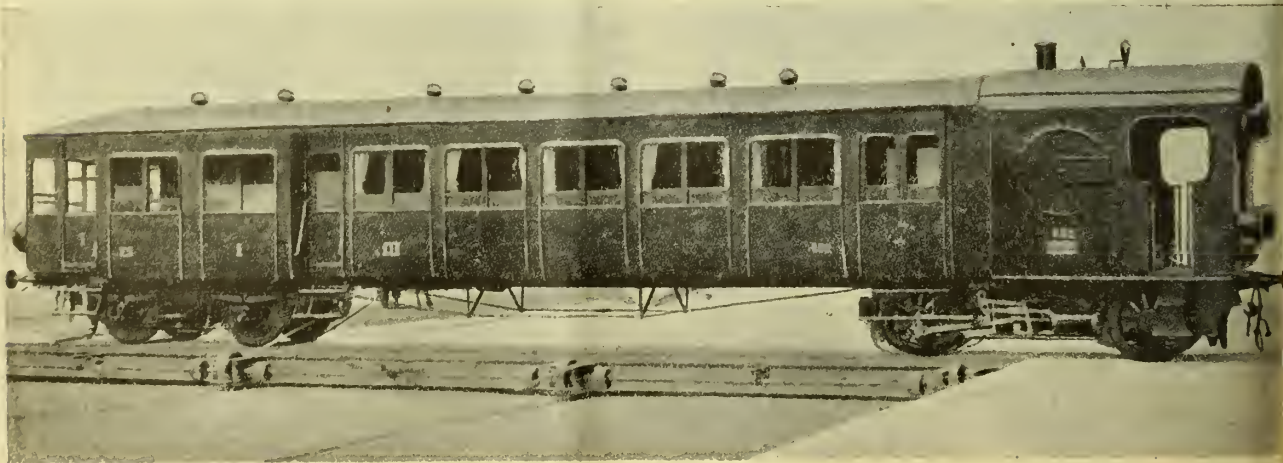
Ora le Ferrovie dello Stato hanno voluto fare un esperimento su larga scala, ed acquistarono *cento* vetture automotrici, di tre tipi l'uno dall'altro diversi, ma tutti noti ed esperimentati fuori d'Italia.

Uno dei tipi di cui furono acquistati tre soli esemplari (e che era all'Esposizione di Milano del 1906) è quello di cui presentiamo la fotografia.

La caldaia tipo locomotiva è collocata in senso trasversale ad un estremo della vettura sopra un carrello a due assi, dei quali quello interno soltanto è motore. La cassa della vettura, indipendente dalla caldaia e dal motore, appoggia per una estremità sul perno del carrello-motore e per l'altra su quello di un altro carrello a due assi portanti. Così l'apparato motore e la cassa delle vetture si possono disgiungere ed il disgiungimento riesce rapido, non richiedendo che manovre semplicissime.

La carrozza presenta, all'estremo opposto della caldaia, un'ampia cabina destinata al personale di guida, poi un piccolo compartimento di prima classe per 16 posti e di uno di terza per 50 posti; segue un piccolo scomparto pei bagagli. E' munita di freno a vapore, freno Westinghouse e freno a mano, di riscaldamento a vapore. In alcune l'illuminazione è ad acetilene; nell'esemplare comparso all'Esposizione, costruito dalle Officine Meccaniche di Milano, l'illuminazione era elettrica.

L'automotrice è manovrabile tanto dall'una che dall'altra estremità: dalla cabina per la marcia retrograda il guidatore comunica col fuochista mediante un campanello elettrico e può — al caso — chiudere la presa di vapore della motrice.

Chi desiderasse maggiori dati tecnici su questa automotrice, veda il N. 18 del periodico milanese *Il Monitore Tecnico*, che parla anche di altri tipi di automotrici.

LE STRADE

Per una strada automobilistica da Torino a Reggio Calabria.

Il progetto è grandioso; e per intanto ci limitiamo a lanciare l'idea pubblicando queste tre lettere.

Ci proponiamo di tornar presto sull'argomento, e saremo grati a tutti i Soci che vorranno esprimere su esso le loro idee.

Roma, 23 giugno 1907.

On. Direzione generale del T. C. I.

Milano.

Da oltre venti anni, ad una delle tavole del Ristorante Colonna — sempre la stessa — si trovano, ogni giorno, riuniti a mensa, parlamentari eminenti, giornalisti, letterati, scienziati, artisti, *sportmen*, ecc.

In queste simpatiche riunioni che d'Annunzio ebbe la cortesia di chiamare il « mio cenacolo », e nelle quali si finisce per parlare di tutto, discutendosi, alcuni giorni fa di automobilismo, uno dei più attraenti commensali, che fa parte del Governo, ebbe a sostenere l'opportunità e l'utilità della costruzione di una strada da Torino a Reggio Calabria, esclusivamente destinata al transito automobilistico. Con questa grande nuova arteria (da costruirsi secondo i migliori sistemi per rendere minimo il consumo delle gomme e lungo la quale dovrebbero sorgere nei punti più pittoreschi del nostro bellissimo Appennino, alberghi e garages), mentre si eviterebbero o sarebbero grandemente eliminati gli incidenti automobilistici — l'ultimo dei quali gravissimo, presso Cajanello che ha avuto un'eco così triste in tutto il mondo — si assicurerebbero anche una maggiore facilità di transito agli altri mezzi di trasporto nelle vie ordinarie. L'idea fu trovata ottima, e gentilmente si volle dare a me l'incarico di richiamare su di essa, specialmente, l'attenzione del benemerito Touring Club Italiano, sembrando che da esso dovrebbe partire l'iniziativa della costruzione di questa grande, nuova arteria, la quale porterebbe certamente con sè ancora una più larga applicazione di siffatto moderno mezzo di comunicazione e di trasporto.

Certamente, una proposta di questo genere non potrebbe essere attuata senza il consenso e il concorso dello Stato. Ma io credo che non le mancherebbe l'appoggio di S. M. il Re, e il favore sia del presidente del Consiglio dei ministri, sia del ministro dei Lavori pubblici che, nella loro genialità, hanno così vivo il senso delle esigenze della moderna civiltà.

Non voglio entrare in dettagli finanziari e di organizzazione di questa grande impresa. Sono convinto però che, dato il sempre crescente sviluppo di questo moderno mezzo di locomozione, diverrebbero ben presto largamente rimunerativi i capitali che in esso fossero impiegati per renderlo più comodo, più economico e meno pericoloso.

Con distinta osservanza Suo dev.

ACHILLE FAZZARI.

***

Milano, 8 luglio 1907.

All'on. Achille Fazzari,

Roma.

La Direzione generale del Touring, nella sua recente riunione, la prima tenutasi dopo la breve assenza dei membri della Direzione medesima, per assistere alle varie manifestazioni turistiche svoltesi in questi ultimi tempi — ha preso in esame la proposta che la S. V. onorevole fa con lettera 23 giugno, relativa alla costruzione di una grande arteria nazionale automobilistica da Torino a Reggio Calabria.

La proposta è di importanza veramente eccezionale nei rispetti tecnici e finanziari, e come la S. V. onorevole ben comprende, non potrebbe questa Direzione Generale entrare nei meriti della proposta stessa per discuterla senza avere sott'occhio un progetto per quanto sommario, col fabbisogno per la realizzazione dell'impresa.

Pertanto la Direzione del Touring ha dato incarico alla propria Commissione tecnica di redigere un progetto per sommi capi, nel quale siano in via di massima tracciate le esigenze tecniche e finanziare che si riallacciano al problema della strada automobilistica.

Non appena detto progetto sarà presentato dalla Commissione, questa Direzione si farà premura di inviarlo alla S. V. onorevole, come base ai motivi di ulteriore discussione sull'argomento.

La Direzione nullameno ha stabilito che dell'importante iniziativa sia fatta propaganda sulla *Rivista del Touring*, che per la sua fortissima tiratura, e per l'ambiente vario nel quale vien letta, sembra il mezzo più adatto per dare all'idea la maggiore diffusione; ed a tale proposito questa Direzione, oltre che molto lusingata, Le sarà vivamente riconoscente, se Ella vorrà conferire maggior autorità ed accresciuto interesse a quanto il Touring pubblicherà in merito sulla sua *Rivista*, inviando alcune note sull'interessante argomento.

Questa Direzione, mentre La ringrazia del Suo cortese interessamento nei rispetti del Sodalizio, La prega di gradire i sensi di sua alta considerazione,

Il Direttore generale

JOHNSON.

Ferdinandea (Stilo), 21 luglio 1907.

Al Direttore generale del T. C. I.

Milano.

Ho ricevuto la sua gentile lettera dell'8 corrente riguardante la strada, esclusivamente automobilistica, da Torino a Reggio Calabria e La ringrazio. Io pria di partire da Roma mi ebbi un lunghissimo colloquio con S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, cui diedi notizia riguardo l'importante sviluppo automobilistico e lo pregai di non riguardarlo dal semplice punto di vista economico militare e commerciale, e di persuaderlo che il Governo dovrà mettere tutta l'opera sua per la riuscita, e ciò nell'interesse del paese.

Fatta la strada Torino-Reggio si possono con facilità in caso di guerra, portare vari corpi d'armata con fulminea sollecitudine e pronti a combattere, mentre con le ferrovie ciò non è possibile.

Ricordo che nella campagna del 1866 i volontarî garibaldini delle Puglie impiegarono oltre 70 ore per arrivare a Brescia ove giunsero in uno stato tale, che ebbero bisogno di altri due giorni per rifarsi dai disagi di quel viaggio.

Oggi in Italia, su per giù, vi sono 5000 automobili, ma fatta la strada, esclusivamente per essi, il numero di 5000, fra pochi anni raggiungerà forse i 50 000.

L'on. Giolitti, il quale ha una percezione straordinaria, mi assicurò avrebbe insieme ai suoi colleghi studiato il grave problema dal punto di vista economico militare. Eguale promessa mi fece S. E. il Ministro dei Lavori pubblici.

Bisogna bandire l'idea invalsa e generalizzata che il servizio che rende l'automobile, sia esclusivamente un lusso per i pochi privilegiati dalla fortuna, mentre esso giova più al povero.

Il Touring Club Italiano, che si è acquistata tanta benemerenza, può fare molto di più di quanto possa la mia persona la quale unita a lui non potrà che vincere.

Fra qualche giorno scriverò una lettera in merito al Ministro della Guerra sull'argomento. Intanto se crede di pubblicare questa mia può farlo liberamente.

E coi sensi della mia perfetta stima mi creda

ACHILLE FAZZARI.

Per una radicale riforma nel servizio stradale.

In vari articoli che siamo venuti pubblicando in questa rubrica, abbiamo più volte lamentata la mancanza di un'organizzazione stradale in Italia razionale ed omogenea che possa corrispondere al crescente sviluppo dell'importanza del traffico attuale e futuro sulle strade.

Il problema è dei più complessi e dei più interessanti per l'avvenire economico del nostro paese, ond'è che riteniamo utile l'accennare a grandi linee i veri modi che si presentano per una soluzione perchè essi possano, occorrendo, essere vagliati e discussi.

Il Ministero dei Lavori pubblici recentemente in varie circostanze ha sollecitato studî e pareri dei funzionari superiori del Genio civile, e ci consta che fra questi non mancarono proposte geniali ed ardite per la soluzione del sovraesposto problema.

Di una di queste vogliamo occuparci, tanto più che essa riveste carattere di attualità collimando colle risultanze di un'importante recentissima relazione sul bilancio del Ministero dei Lavori pubblici in Francia ove è diffusamente trattato l'argomento della fusione dei servizi di viabilità.

La proposta di cui ci occupiamo parte dal concetto fondamentale che lo scopo a cui devono tendere le Amministrazioni che hanno governo di strade è quello di costituire e mantenere il piano viabile in modo di assicurare permanentemente al carreggio ed alla trazione meccanica le migliori condizioni di esercizio e cioè con un piano viabile ben conservato e privo di polvere e fango; ora il raggiungimento di tale scopo interessa l'intero paese, indipendentemente dalla categoria a cui appartiene una strada, potendo queste essere percorse, tanto più in oggi, dalla generalità degli abitanti.

Si tratta adunque di un servizio di Stato e l'ideale, secondo la proposta che esaminiamo, a cui si dovrebbe in oggi tendere è quello rappresentato da una direzione centrale che a mezzo di direzioni compartimentali diriga e curi il servizio dell'intera rete stradale senza distinzione alcuna fra strade nazionali, provinciali e comunali.

Ove una tale organizzazione potesse effettuarsi con personale competente e con una illuminata libertà di azione, grandi ne sarebbero i vantaggi. Il materiale d'inghiaiamento potrebbe venire prodotto in grandi quantità ove si trova, mediante l'impianto di vasti cantieri corredati da apposito macchinario; il trasporto meccanico del materiale si organizzerebbe su vasta scala, e così ad ogni ramo del servizio, come spazzatura, sgombro del fango e della polvere, inaffiamento, ecc., si potrebbero applicare i mezzi più moderni e perfezionati.

Una tale radicale riforma non potrebbe certo realizzarsi d'un tratto, ma vi sarebbe modo di prepararne a gradi l'attuazione.

Lo Stato dovrebbe assumere la manutenzione di una rete costituita da strade di grande comunicazione che coprirebbe con grandi maglie l'intero paese.

Prescindendo dalle esistenti comunicazioni ferroviarie, tale rete assorbirebbe anche strade che ora sono affidate alle provincie.

Secondo la proposta le provincie per un certo numero di anni pagherebbero allo Stato un contributo misurato sulla media delle spese fatte per quelle date strade nell'ultimo decennio; in seguito il contributo potrebbe variare a seconda della media spesa effettivamente sostenuta dallo Stato.

Pari trattamento verrebbe fatto ai Comuni per quelle strade comunali che eventualmente cadessero nella grande rete, escluse sempre le strade negli abitati.

Alla manutenzione di questa rete lo Stato provvederebbe cogli Uffici del Genio civile che dovrebbero applicarvi i mezzi più razionali e moderni, per modo che la rete principale dovrebbe servire di modello alle rete minori di strade affidate a Provincie e Comuni e che si svilupperebbero nelle grandi maglie della rete principale.

In processo di tempo lo Stato potrebbe assumere nuove strade, man mano che queste vanno acquistando importanza speciale.

Nessuna modificazione sarebbe necessario per intanto introdurre nella classifica delle strade.

***

Ecco nelle sue linee generali la proposta alla quale certamente si possono fare obbiezioni, ma che per intanto ha il conforto dei buoni risultati ottenuti in Francia, sebbene non nell'identico campo, in questi ultimi tempi.

Leggesi infatti nella relazione della Commissione del bilancio preventivo dell'esercizio 1907 del Ministero dei Lavori pubblici, stesa dal deputato Léon Janet che — sia detto fra parentesi — con cura particolare tratta le più importanti questioni stradali di attualità come la catramatura — un capitolo dedicato alla fusione dei servizi della viabilità.

Parecchi dipartimenti hanno affidato il servizio delle strade comunali al Genio civile; sono circa quaranta che hanno introdotto tale innovazione, realizzando un vero vantaggio, che consiste in una considerevole semplificazione del servizio ed una notevole economia nel personale. Ma il più importante effetto del sistema è quello di rendere possibile l'applicazione dei migliori metodi di manutenzione. Osserva infatti la relazione che, ad esempio, l'applicazione della cilindratura a vapore, è resa più facile ed economica estendendola ad una vasta rete stradale con applicazione continua, il che è solo possibile con la fusione dei servizi.

Ed un altro vantaggio rileva la relazione nel fatto di avere un unico personale pratico e competente dedicato a varî servizî pubblici connessi fra loro come strade, tramvie, servizî pubblici con automobili, ecc.

Le Amministrazioni locali, viene osservato (e l'osservazione vale anche per il nostro paese), hanno tendenza a diminuire il numero del loro personale e per di più ha un personale inamovibile, quindi impossibilità di allontanare un personale che per qualsiasi motivo si rendesse inadatto in una determinata regione. La fusione dei servizî può ridurre le circoscrizioni nei loro limiti normali col personale proporzionato ai bisogni e rende possibile e facile lo scambio del personale.

In Francia, adunque, ove la viabilità fu sempre ed è oggetto delle più grandi cure, si tende ovunque al principio dell'unificazione del servizio stradale, principio che abbiamo visto essere stato già propugnato anche da noi da qualche alto funzionario del Genio civile; questo solo fatto rappresenta un indizio importante che forse quella possa essere la via buona.

***

Ma, ripetiamo, molte obbiezioni si potrebbero fare; per intanto però sarebbe utilissimo uno studio in questo senso confortato, ove occorra, da qualche esperimento parziale che sarebbe di facilissima attuazione specialmente nel mezzogiorno d'Italia.

Il Governo — ci diceva non è guari persona assai competente — ha saggiamente cercato di diffondere e favorire l'applicazione dei nuovi mezzi di locomozione a scopo di pubblici servizî coi sussidi autorizzati da apposita legge; ma questo non potrà produrre tutti i suoi benefici effetti se le strade non saranno portate a quel grado di perfezione che le più moderne conquiste nel campo dell'ingegneria stradale sono oramai capaci di conseguire.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

La Gasparona

Ha il nome di *Gasparona* la rampa della strada che congiunge Marostica con Breganze, in provincia di Vicenza.

Tre anni or sono tale rampa venne notevolmente ridotta. Infatti l'antecedente sviluppo era di metri 400 circa, con una pendenza media dell'11 per cento.

Attualmente lo sviluppo è di m. 780, con una pendenza media dal 4,50 al 5 per cento.

Da qualche mese (come ci scrive il nostro console per Marostica signor F. Colpi) venne pure ridotta la discesa a Breganze, riducendo la pendenza ed allungando lo sviluppo della discesa di soli m. 50.

Per tali lavori questa strada è pedalabile in qualunque punto.

Ponte sul Po fra Revere ed Ostiglia

Una Commissione proveniente da Mantova venne presentata al ministro Gianturco, per ottenere che all'impresa la quale ha già iniziato i lavori per il Ponte ferroviario fra Revere e Ostiglia, venga contemporaneamente affidata la costruzione del Ponte carreggiabile. Il ministro prese impegno di agevolare l'attuazione di tale proposta, che, realizzata, porterebbe notevoli vantaggi ad una vastissima zona. Come è noto Ostiglia e Revere (questo sulla destra e quello sulla sinistra del Po, ed appartenenti ambedue alla provincia di Mantova) sono ora uniti con un semplice ponte di barche.

Certe strade (?) d'Italia.

Il barone Giuseppe Federici ci favorisce una fotografia che rappresenta il passaggio del fiume Agri a Montalbano Jonico (Potenza).

Il transito del Sempione

L'autorità cantonale del Vallese ci ha comunicato il nuovo regolamento pel transito provvisorio degli automobili attraverso il Passo del Sempione.

Togliamo da questo regolamento i punti più importanti, che vanno in parte a modificare quanto fu già pubblicato nel nostro *Annuario dell'automobilismo*, pag. 456.

Il transito degli automobili e delle motociclette sulla strada internazionale del Sempione è concesso *provvisoriamente* dal 15 giugno al 15 ottobre; tutti i giorni tranne il giovedì; è assolutamente proibito di notte; nei mesi di giugno, luglio e agosto non è permesso a nessun veicolo a motore di partire dopo le 16 da Gondo o da Brig, nè dopo le 15 nei mesi di settembre e ottobre; ogni conduttore di veicolo a motore, che vuol attraversare il Sempione, deve prima iscriversi presso il Landjäger (guardia forestale) di Gondo o di Brig; un duplicato di questa iscrizione è dato al passeggiero contro pagamento di L. 5 e vale come permesso; la velocità non deve superare chm. 10 all'ora, e nelle curve dev'essere inferiore a chm. 3 all'ora; come segnale si farà uso unicamente della corna usuale e qualsiasi altro istrumento è proibito; i veicoli a motore, all'incontro dei pedoni, bestiami o altro devono sempre tenere la parte esterna della strada; e nel caso che il bestiame o i cavalli avessero paura l'automobilista dovrà tosto arrestare la vettura e anche il motore; i contravventori sono passibili di multa che va da 20 a 500 lire. Che bel viaggiare!

Note per ciclisti e automobilisti.

Chi da Milano vuol recarsi a Bergamo e Brescia può evitare il lungo corso Buenos Ayres, sempre assai frequentato e bagnato, prendendo la via Nino Bixio e percorrendo la strada di Pioltello (linea 576 *Guida della Lombardia*) fino al paese omonimo: a metà del paese di Pioltello voltare a sinistra. Dopo chm. 1 si raggiunge la provinciale Milano-Bergamo. Con questo percorso si evita anche l'attraversamento di Crescenzago.

***

Nel percorso Milano-Pavia si può evitare il sassoso e tortuoso e sempre ingombro paese di Binasco percorrendo la comoda strada (linea 353, vol. II *Guida della Lombardia*) che al ponte sul Naviglio a Binasco si stacca a sinistra lungo il Naviglio stesso; voltare sul primo ponte (chm. 1,9) a Casarile e poi raggiungere ancora la provinciale.

Da Sondrio a Chiesa di Val Malenco.

La strada che va da Sondrio al pittoresco paesello di Chiesa di Val Marenco è stata molto allargata e migliorata e resa perciò transitabile agli automobili.

Nuove Strade

Segnaliamo l'avvenuta apertura della strada provinciale **Ponte Galera-Ponte Tre Denari** a sud-ovest di Roma, strada che si stacca da Roma-Fiumicino in prossimità della stazione di Ponte Galera per congiungersi alla via Aurelia nei pressi del Ponte Tre Denari seguendo per tutto il suo percorso la linea ferroviaria Roma-Civitavecchia.

La nuova strada tutta pianeggiante, è d'altra parte indicata nel Foglio di Civitavecchia della Carta d'Italia in via di distribuzione ai soci del 1907.

— Procedono i lavori per la costruenda strada di **Castello dell'Acqua (Sondrio)** lunga chilometri 5 e larga metri 5 con la pendenza media del 7 per cento. La nuova strada potrà essere pronta entro il 1908.

— Saranno tra breve iniziati i lavori per la costruzione della strada comunale che da **Savigno (Bologna)** accederà alla ferrovia di Marzabotto.

— E' in progetto la strada da **Azzano** a **Cadenabbia**. La Commissione Strade del Touring fu anzi chiamata a pronunciarsi sui tre progetti presentati.

— Prima dell'autunno del corrente anno saranno iniziati i lavori per la costruzione della strada **Resuttano-Alimena** (Palermo) — arteria indispensabile per quelle popolazioni segregate dal consorzio umano.

— Quanto prima sarà presentato il progetto per la nuova strada ausiliaria di bonifica lunga oltre sei chilometri fra **S. Maria di Quarto e Marano** (Napoli).

— Quanto prima saranno iniziati i lavori di costruzione di un **ponte metallico** per strada ordinaria sull'**Oglio** fra i Comuni di Acquanegra sul Chiese in provincia di Mantova e di Calvatone in provincia di Cremona.

— Sono in costruzione e saranno fra breve aperte ai ruotabili le seguenti strade che s'irradiano da Argegno sul lago di Como: la **Argegno-Sala**; la **Pigra-Blessagno-S. Fedele**; la **Pellio Superiore-Pradale-Lanzo-e-Val-Mara**; la **Osteno Porlezza.**

Le profonde considerazioni di un filosofo.

Io non riesco a comprendere come ci sia della gente che si diverte a girare per l'aria, quando è ormai provato che lassù non si trovano mai nè osterie nè birrarie! Loda l'aria e tienti ....alla birra!

Gita di tre giorni alle Dolomiti

Arrivare col diretto notturno Torino-Venezia e colla Mestre-Belluno a Feltre nella mattinata. Valle bellissima dalle prime colline di Montebelluna. Da Feltre in bicicletta a Fonzaso e Fiera di Primiero (chm. 33,2).

Meno nei primi chilometri, è una strada tutta straordinariamente pittoresca — e anche comoda, cosa che non guasta. Primiero — dov'è console un giovane distinto e pieno d'entusiasmo l'Orsingher, che ha industrie numerose e anche l'ottimo albergo del Touring — salita pesante ma oltremodo bella nei boschi fino a San Martino di Castrozza (chm. 13,5, m. 1497) centro di una dozzina d'alberghi di fronte al Sass Maor, al Cimone della Pala, alla Vezzana, ecc. Pernottare e spedire la bicicletta al Passo di Rolle con un carretto. La salita al varco (chm. 9, m. 1956) si fa assai più brevemente a piedi per le accorciatoie, in un incanto di boschi resinosi. Dalla cima si scende a Panegeggio attraverso uno dei più meravigliosi boschi del Trentino, purtroppo ora in taglio da alcuni anni, benchè conservi tratti di una suprema solennità. Strada cattiva (pel trasporto legname) ma sempre interessantissima fino a Predagno (chilometri 20,7, m. 1017). Di qui (vedi profilo del Touring del Pordoi) si devia a nord e si sale dolcemente a Moena (luogo adatto per una solida colazione). Moena è certo uno dei luoghi più belli del Trentino. Troppo poco spazio ho per entrare in dettagli, ma basti dire che si circola continuamente tra le più strane cime dolomitiche. La salita al Pordoi (chm. 44,5, m. 2250) è faticosa da Canazei: per quanto l'entusiasmo sollevi lo spirito, il corpo rimane un po' grave.

Del resto sono 12 chilometri. A rigore si può spedire in su la macchina a mano. Che dire del fantastico panorama sul gruppo di Sella? Per chi è salito in macchina è pratico spedire avanti la bicicletta a mano per gli ultimi due chilometri, mentre si rifocilla all'albergo. La discesa ad Arabba (chm. 9,7, m. 1601) è un po' pericolosa per lo strepitoso numero di risvolte. Si può pernottare ad Arabba ove si sta bene, ma se la giornata è molto netta, meglio godere il tramonto dall'albergo Pordoi, tenuto da un italiano.

***

Da Arabba partendo di buon mattino si arriva senza sforzo alla stazione di Sedico-Bribano pel treno delle 13 e minuti che arriva in giornata a Udine come a Milano. Dall'albergo Pordoi bisognerebbe partire assai di buon'ora. Si può anche prendere il treno più tardi in modo da arrivare a Bologna o Milano coi diretti notturni, e allora si possono dedicare due ore alla visita, interessantissima, delle miniere cuprifere di Agordo.

Da Arabba per strada ottima si va un po' su un po giù, a Pieve di Livinallongo e Andraz e di qui prima in piano o in lieve salita, poi scendendo a precipizio in un'ora e mezzo o due a Caprile per un sentiero di bosco e di roccie di cui un abilissimo ciclista fa la terza parte in macchina a condizione di avere, s'intende, lo scatto libero. E' una ginnastica senza pericoli pel carattere del sentiero, curiosa e originale. A mezzo bosco la dogana austriaca. Il sentiero è tutto segnalato in rosso. Da Caprile si prende la carrozzabile italiana per Alleghe dov'è il bellissimo lago, poi giù ad Agordo, fiancheggiando la Civetta, e da Agordo per una meravigliosa gola, dove il Cordevole gira e rigira tra imponenti fortezze naturali, al pittoresco sbosco della valle alla stazione di Bribano (chm. 53 da Caprile).

Questa breve escursione di tre giorni raccoglie e condensa tanto bosco, tante dolomiti, tanto verde di pascoli e nero di precipizi da sognarne una stagione, con un collegamento ciclo-alpino alquanto ardito ed originale (sconsigliabile in senso inverso). Per chi vuole raccordarlo ad altri itinerari, suggerisco da Arabba la strada Arabba-Bruneck per Corvara e da Andraz la strada Andraz-Cortina d'Ampezzo pel passo di Falzarego.

L. V. BERTARELLI.

ISTRUZIONE e TURISMO

Una cooperativa turistica.

Tra le mille ed una forma in cui va attualmente concretandosi il desiderio dell'aria libera, del movimento, del diletto, in una parola, dello *sport*, una tra le migliori è certamente l'alpinismo in tutte le sue graduazioni. Ma pur troppo anche quì accade che si fanno delle passeggiate, delle escursioni, si guarda il panorama, si respira l'aria buona, ma non si fa molta attenzione al suolo sul quale si passa, ai prati, ai pascoli, d'onde portiamo a casa, ricordo della gita, grandi mazzi di fiori: mai non ci chiediamo: perchè quì l'erba è abbondante e i fiori numerosi, là invece la terra è nuda? Quando partiamo, pensiamo con voluttà ad una buona scodella di latte da bersi appena munta: ma poi una volta sul posto, inorridiamo davanti alla sporcizia di una *malga* e ci allontaniamo tappandoci il naso. Di cercare una spiegazione, e possibilmente, consigliare un rimedio, l'escursionista e l'alpinista non si occupa, o almeno formano eccezione quelli che lo fanno. Fra queste eccezioni dobbiamo annoverare la Sezione di Cuneo del Club Alpino Italiano, da poco istituitasi, ma già fiorente e piena di buona volontà.

La Sezione di Cuneo infatti, appena saputo che il Comizio Agrario di Mondovì intendeva condurre i suoi congressisti in montagna a visitare alcuni pascoli e boschi, all'impianto e manutenzione dei quali il Comizio stesso attende con assidua cura (sia direttamente a proprie spese, sia indirettamente a mezzo di conferenze, prove, dimostrazioni, ecc.), iniziò subito trattative per combinare una gita alpina per quell'occasione. Ed ora la gita è combinata; e mentre il Club Alpino colla pratica ed esperienza de' suoi membri, farà sì che la gita stessa non lascierà nulla a desiderare dal lato turistico; la presenza di alcuni membri del Comizio di Mondovì e della Pro Montibus et Silvis appositamente delegati, permetterà ai partecipanti di ritornare a casa non solo con una provvista di salute e di soddisfazione dell'occhio; ma anche con una certa quantità di cognizioni riflettenti l'agricoltura alpina, i boschi, la piscicoltura.

La gita avrà luogo nei primi giorni di settembre e avrà per meta il Mongioia (m. 2630) dal quale si gode un ampio panorama sulla pianura padana, monti e colline circostanti, nonchè una magnifica vista sul mare ligure, che sembra trovarsi proprio sotto ai piedi degli alpinisti.

Nutriamo fiducia che gli alpinisti agronomi saranno numerosi, anche perchè attratti dall'interessante regione visitata, ed auguriamo che ancora per l'avvenire la Sezione di Cuneo, le altre Sezioni d'Italia del Club A. I., le Società sportive sappiamo unire una piccola parte di utile al diletto.

Marcie e corse nelle scuole e nei corpi organizzati.

In Italia — e godiamo nel constatarlo — si nota un certo risveglio in quanto concerne l'educazione fisica; e se tale risveglio che è nel popolo forse maggiormente incoraggiato e favorito dai comuni e dal governo, anche in questo campo l'Italia riprenderebbe presto il suo posto glorioso.

Nel mentre è doloroso il dover notare che, in generale, comuni e governo (sia nelle scuole, sia negli altri istituti o corpi da essi dipendenti), si occupano ben poco, troppo poco, della educazione fisica, è doveroso il notare che questa regola gode di qualche eccezione.

Ed una eccezione è Milano, nelle cui scuole e corpi organizzati si ha grande cura della educazione fisica, estrinsecata specialmente nelle marcie e nelle corse, ed in quella osservanza di una ragionevole disciplina che è base di ordine e di forza.

E in prova di ciò, presentiamo quì di fianco la riproduzione di alcune belle fotografie favoriteci dall'egregio consocio ing. comm. Giovanni De Simoni, e riproducenti appunto scene di marcie bene ordinate e di corse delle scuole e corpi organizzati dal Comune di Milano; fotografie che sono più eloquenti di qualsiasi discorso.

Marcie e corse a Milano.

Bimbe e bimbi della Scuola e Famiglia al Monumento di Garibaldi.

Squadra vincitrice nella gara di corsa dei civici pompieri.

Bimbe e bimbi delle scuole elementari e superiori al Monumento di Garibaldi.

Squadra vincitrice nella gara di marcia dei Sorveglianti Municipali (chm. 10 in ore 1,4')

Scolari delle scuole secondarie partenti dall'Arena per recarsi al Monumento di Garibaldi.

Arrivo della squadra vincitrice nella gara di marcia delle guardie daziarie.

CIRCUITO DI BRES

Settembre 1907.

Circuito di Brescia.

(1 e 2 Settembre 1907).

SOTTO L'ALTO PATRONATO DI S. A. R. LA PRINCIPESSA LAETITIA DI SAVOIA NAPOLEONE DUCHESSA D'AOSTA.

COPPA FLORIO.

L'Automobile Club di Milano organizza una corsa Internazionale per vetture automobili, detta: **Corsa di Brescia - Coppa Florio.**

La corsa avrà luogo il 1 settembre 1907, sul circuito: **Brescia - Castiglione - Lonato - Brescia** (61 Km. circa).

La lunghezza totale del percorso non sarà inferiore a 400 Km. nè superiore a 550 Km.

COPPA DELLA VELOCITA'.

L'Automobile Club di Milano organizza una corsa internazionale detta **La Coppa della Velocità.**

La corsa si disputerà il 2 settembre sul circuito **Brescia - Castiglione - Lonato - Brescia** (61 Km. circa).

La percorrenza totale della corsa non sarà inferiore a 400 Km. nè superiore a 650 Km.

***

Diamo in queste due pagine uno schizzo del circuito, ed alcune vignette che lo illustrano.

A cominciare, nella parte superiore della pagina, da sinistra e venendo a destra, le vignette rappresentano:

1. Il tratto di strada sotto la borgata di Lonato.
2. Un tratto della strada detta « della fame ».
3. La discesa che comincia all'uscita della borgata di Castenedolo.
4. Il Duomo di Castiglione delle Stiviere visto da lontano.
5. Il viadotto ferroviario presso Desenzano.
6. La salita a Castenedolo per chi viene da Brescia.
7. Tre archi del viadotto di Desenzano
8. Tratto di strada fra Desenzano e Lonato.
9. Montichiari visto da lontano.
10. Una svolta presso Lonato.
11. La strada all'uscita da Castiglione delle Stiviere.

***

Nel partire da Brescia, gli automobili tengono a destra per Castenedolo, e ritornano a Brescia dalla strada di Santa Eufemia.

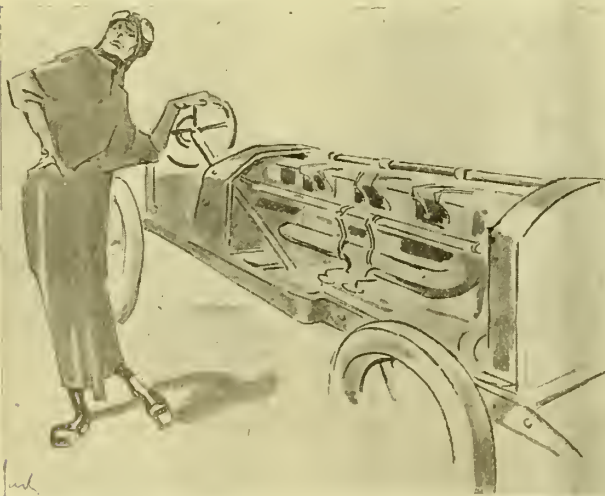
Il difetto capitale del veicolo miracoloso.

Parlo dal punto di vista del pubblico che sta sulla strada, non di quello che corre dentro l'automobile. Non mi preoccupo quindi nè di gomme, nè di motore, nè di carrozzeria, nè di benzina, nè di finanza.

Alcuni del gran pubblico l'hanno colla velocità, protestano contro il pericolo della macchina irruente, che compare a un angolo di via e scompare come fulmine, dopo avervi lanciato un vento di minaccia, sfiorandovi coi suoi alettoni da aeroplano.

Ma il terrore del pedone non è colpa dell'automobile, bensì di chi lo guida e un po' del pedone stesso. La benzina è più inebbriante dell'alcool: soltanto l'incoscienza che dal volante sale in catena medianica al cervello, può spiegare l'eclisse del buon senso di tante brave persone, che ad un tratto dimenticano i ciechi, i sordi, i goffi, i pigri, gli inscienti della strada. E solo la cocciutaggine del misoneismo atavico, spiega l'esitazione e il rancore del pedone a dar passo. Quando l'ebbrezza delle cose nuove sarà finita di morte naturale — e non andrà molto lontano — e l'ostruzione pedestre si sarà corretta, il difetto dell'automobilista, imputato volgarmente all'automobile, non esisterà più.

Altri del pubblico gridano alla calamità, per lo spavento di cavalli e muli, che mette a rischio la pelle del prossimo.

Ma anche queste paure dureranno poco. Il cavallo è assai meno sciocco in automobilismo di quanto si creda: impara subito a conoscere la carrozza che gli fa concorrenza e forse perchè non ha compartecipazioni di utili di sorta, la tollera assai più presto che il suo

padrone. Chi non ricorda i primi tempi della modesta e mansueta bicicletta, e dei tram a vapore sulle strade ordinarie? Altrettanto avviene col diffondersi dell'autocircolazione, a meno di bloccarsi nel vuoto come la intelligente Svizzera, che si isola ridicolosamente con illusioni da struzzo.

Però gli automobilisti, in maggioranza, attraversano questo periodo di transizione ippica alquanto poco cristianamente.

Lo spolverino non dovrebb'essere un usbergo, gli occhiali a frangia non dovrebbero somigliare a visiere d'elmetto; nè un *foulard* da collo a una gorgiera. C non dovrebbe accadere mai. Diciamolo francament circolano, travestiti così, troppi Don Rodrigo. Eppu spetta all'automobilista, che socialmente e materia mente è il più forte, il dovere di gentiluomo di pre dere l'iniziativa, ogni qualvolta il *modus vivendi* transizione si può trovare con un po' di buona vogli dentro la scatola del cambio di velocità.

La noncuranza di abitudini secolari — divenu quasi diritto per prescrizione — dei carrettieri e d vetturini, e dei clienti di questi — tra cui può tr varsi anche un automobilista in panna — è così irr tante, che fa danno all'automobilista moralmente materialmente. Esso però, in fondo, lo sente, e siccom concede che si possa sentirsi seccati di ribaltare a m tivo della sua impazienza combinata coll'asinità d cavalli, c'è da sperare che gli uni acquistando in buo senso e gli altri in istruzione — l'automobile sarà be presto lavato anche da questa macchia, che non è sua e che non è neppur tutta equina.

C'è anche chi fa appunto alla carrozza dell'avve nire pel puzzo. Che miserie! Non vale la pena di occu parsene!

E delle lamentele pel rumore, che dire? Piccolezze Forse che non ci siamo abituati a viaggiare le ore le giornate — anzi a dormirvi beatamente le notti — in treni che sembrano cassoni di ferramenta sbattuti

***

Dunque l'automobile ha qualche difettuccio, ma st per divenire perfetto?

Ah, purtroppo non oso pronunciarmi, io del pub blico.

Constato soltanto che c'è un vero, un grande, u grandissimo difetto, di cui non vedo il rimedio, e, cui pure bisogna porre riparo, perchè, fuori dalle città è fulcro d'odio giustificato a così bella creazione del l'ingegno umano: voglio dire del polverone che fa cor teo ad ogni macchina che passa.

Colpa della strada! dicono gli automobilisti coll'aria di Ponzio Pilato.

Colpa della strada: l'argomento è leggiero, quasi come polvere. Le strade sono quello che sono; costituiscono per ciascuna nazione un patrimonio di miliardi difficilmente trasformabile, in ogni caso impossibile ad essere trasformato in breve tempo. Poche migliaia di automobili che circolano su una rete di un centinaio di mille chilometri cosa possono pretendere per sè, proporzionalmente ai bisogni generali?

Del resto se è vero che da strada a strada le differenze di polverone sono molto grandi, è pur vero

che su *qualunque* strada l'automobile in velocità solleva una polvere insopportabile. E' nella natura stessa del suo contatto colla superficie del terreno. Quattro

grossi pneumatici in attrito — volventi a 40 o 50 chilometri sul macadam, hanno una presa irresistibile di sollevamento e di ventilazione per la tangente di tutto ciò che non è incastrato nella massicciata. Un turbine violento di polvere è sollevato dietro la vettura, si alza a una certa altezza, e sopratutto si espande vastissimo, imbiancando grandi estensioni, dopo di avere flagellato con una sassaiola fastidiosissima, talora feritrice, chi ha la disgrazia di essere ai due lati della strada.

L'automobile che spunta a capo di un rettilineo è simile a torpediniera in corsa a tirare forzato, vista di fronte; è un punto nero, netto, in apparenza immobile, che ingrandisce rapidamente distaccato sopra un fondo di pandemonio.

L'automobile che sale in terza velocità una strada che taglia il monte, ha tutto l'aspetto di sbuffante locomotiva impennacchiata di vapori, di un'eruzione fumigante, che proceda su per l'erta, avvolgendo prati e boschi in una nuvola densa d'artiglierie sparate, che solo lentamente si sperde in nebbie pellucide.

L'automobilista imbacuccato nella vettura, s'illude d'essere a un carnevalone ove si distribuiscano i coriandoli, e dimentica che gli manca il consenso dei pedoni conculcati; e quando colla risuscitata tromba dei dentisti preannuncia il proprio avvicinarsi, trattiene male le risa nel vedere dinanzi a sè le finestre dei pianterreni chiudersi in fretta, i ciclisti ridursi contro i paracarri, scendere di macchina - volgere il dorso come cammelli al simoun, i pedoni sgattaiolare nei campi col fazzoletto sulla bocca, le donne tirarsi goffamente in capo le sottane. L'automobilista, che vi ha fatto il callo, passa sereno fra tante faccie spaurite e astiose. Esso si sente forte, ma piuttosto come Napoleone che come San Francesco. Esso dovrebbe per altro ricordare che la storia ha sentenziato che dei due il più civile fu il secondo, sebbene più semplice.

Esso dovrebbe divenire cogitabondo e dirsi: la mia macchina è ben imperfetta, *essa fa troppa polvere!*

I ragazzi, a questo l'automobilista che non conoscono e che presumibilmente è un fior di galantuomo e di gentiluomo, tirano volontieri dei sassi. Hanno torto, di certo. Ma essi dell'automobile non hanno trangugiato che della polvere, quanta polvere!

Gli osti mandano cordiali imprecazioni. Hanno torto anch'essi: ma come potrebbero amare la macchina che copre di terra i loro clienti, e che ha svalutato della metà il loro giuoco delle boccie, lungo la strada?

Le massaie odiano l'ordigno infernale che insinua la propria sporca influenza tra le lenzuola di bucato. e nei gelosi ricettacoli della biancheria! Ah polvere maledetta!

Un conte veneto mi diceva giorni sono: ho una villa in luogo di grande passaggio; ho dovuto sostituire alla cancellata, da cui godeva una bella vista, una uggiosa cinta di muro; impossibile difendermi altrimenti.

Che più? In Svizzera (si sa, la Svizzera odia gli automobili) è accaduto questo bel fatto: dei falciatori d'erbe si posero in sciopero pretendendo una più alta mercede lungo la strada, per il disagio della polvere e perchè questa li obbligava a continue riaffilature della falce!

Recentemente feci parte di una Commissione incaricata di esporre un parere ufficiale sulla scelta di un progetto di strada in confronto di altro più lungo. più costoso, più incomodo. Ebbene, al progetto naturale — c'era una opposizione di albergatori frontisti, preoccupati specialmente del passaggio degli automobili.

E' notorio del resto il movimento di depressione grave di una parte della proprietà stabile in corrispondenza a certe uscite di città francesi, dovuto alla inabitabilità di case o minore loro utilizzazione per effetto del continuo polverone automobilistico.

***

Bisogna preoccuparsi di ciò. Tutti gli altri disturbi dell'automobile sono transitori e si assesteranno presto.

Ma non si vede, ora, una soluzione generale della questione della polvere. Il miglioramento stradale contribuirà a diminuire l'inconveniente in parecchie regioni. Ma in altre dove già le strade sono ottime? Solo per confronto appare là di minore entità ciò che pure vi è intollerabile.

Le catramature, il Fix. le strade riservate, i rimedi « da ricco » sono possibili solo per eccezione.

Bisogna pensare invece a tutti, per rispetto ai diritti di tutti; bisogna sforzarsi di provvedere.

Ora io mi chiedo: è proprio stato tentato tutto, sulla macchina stessa, ciò che può diminuire il sollevamento della polvere?

Si è fatto uno studio teorico e sperimentale, con un metodo e con mezzi adeguati per ottenere che la macchina stessa spenga nella misura del possibile il turbine che essa genera?

In quanti casi l'industria ha risolto con trovate di semplicità geniale problemi prima creduti inattuabili, in materia di ventilazione, di filtrazione, di raccolta e incanalamento di gas e di correnti aeree!

Forse i nostri costruttori, che ci hanno date prove di capacità grandissima nell'assimilarsi tutte le risorse della meccanica per la produzione della macchina e i comodi di chi l'adopera, non si sono ancora dedicati con altrettanta attenzione a sciogliere una difficoltà che diventa tanto più urgente e interessante quanto più macchine vanno e andranno in circolazione. Forse anche, in genere, lo studio di questo problema è così legato ad altri di indole speciale — diversa — quelli della ventilazione e dell'assorbimento della polvere — che può tornar utile associare ai tecnici dell'automobile altri tecnici specializzati. Ad ogni modo sarebbe interessante, ora, posare gli studî di questo problema fondamentale, introducendovi, anche nell'interesse dell'automobilismo, un coefficiente troppo trascurato: *la considerazione del prossimo non automobilista.* Qualche cosa che nella giustizia è riassunto con una frase che non ho inventato io (lo dico per non essere lapidato): *lo spavento del malvagio dev'essere combinato colla sicurezza dell'innocente.*

(*Segue Nota*). L. V. BERTARELLI

NOTA - In quest'ordine di idee, del *preoccuparsi del pubblico nell'interesse stesso dell'automobilismo* osservo ad esempio: su una strada fangosa e con ormaie profonde, molli di pioggia recente, le ruote di un automobile in corsa lanciano a flotti la poltiglia contro i parafanghi e questi la ripartono in due ali laterali, che coprono letteralmente di fango fino alla cintola ed anche più su, chi si trova a un metro o anche a due dalla macchina. Sulle strade strette, o fiancheggiate da muri accade così di compiere dei veri atti di teppismo, certo involontari. Ma non vidi mai un automobile fermarsi o scenderne qualcuno ad offrire un'indennità. Eppure siccome non si può pretendere che il pedone sfondi il muro o salti nel campo, è debito rallentare in modo da evitargli l'offesa e il danno. Ebbene, è così difficile dare al parafango una forma che sopprima o riduca al minimo questo inconveniente? A me pare di no, e mi si dice che vi sono parafanghi con orli tali da urtare il velo di mota e ribatterlo a terra. Se così è, perchè non si pensa a generalizzare questi tipi? Oppure a studiarne di tali che possano ottenere lo scopo? Anche il soffio del tubo di scappamento dovrebbe essere studiato, sempre nell'idea di renderlo meno fastidioso. Talora nella folla costretta a sostare in città dietro una vettura esso colpisce in pieno gli stinchi di chi non può sottrarvisi: è probabile che con un facile dispositivo si possa evitare una parte di questo disturbo. Quanto al primo, sappiamo cos'ha fatto lo spiritoso Lepine a Parigi. Se fa fumo è messo in contravvenzione. Alla recidiva gli si sospende per un anno la licenza di circolazione. Perchè? Ma, vivaddio, perchè il fumo non è una necessità dell'automobile e si può perfettamente risparmiarlo al pedone. I fari splendenti in uso, necessari sulle strade esterne sono invece un disturbo e un pericolo pel pubblico nelle città. Altrove, da tempo, si è obbligati a incappucciarli riducendoli a fanali ordinari. E così l'uso della tromba fu dall'abitudine e dalla cortesia ridotto al puro necessario nei centri ove maggiore è la circolazione automobilistica. Il Ballif, che non è certo sospetto, espresse una volta l'idea di proibire le trombe in città, perchè alcuni fanno lì appunto spreco inutile, massime in ore notturne o mattutine di suoni seccanti. Perchè? I ciclisti che fanno riscontro, nel loro piccolo, a questi modi si chiamano dal pubblico, così all'ingrosso e un po' troppo alla buona, velocipedastri. E' un po' troppo, ma...

Il tipo di benzina da preferirsi in Italia.

Siamo al terzo campione analizzato. Oggi è il turno della marca Veloxine.

La distillazione frazionata, eseguita nello stesso modo adottato per i campioni precedenti, ha mostrato che offre le seguenti caratteristiche:

Temperatura di ebollizione C.	Frazione per cento in volume	Densità a 20° C.	Temperatura di accensione dell'aria carburata
50° - 60°	11. —	0.6590	0°
60° - 70°	20. 30	0.6733	0°
70° - 80°	24. 30	0.6927	0°
80° - 90°	21. 70	0.7140	5°
90° - 100°	10 —	0.7298	25°
100° - 110°	5. 40	—	—
110° - 120°	6. 30	—	—

Dal suesposto prospetto si desume che la volatilità e la accendibilità dell'aria carburata sono maggiori rispetto alle benzine precedentemente analizzate ed in corrispondenza è minore la densità.

Con questo tipo di benzina avremmo fatto un buon passo verso la soluzione del grave problema, se non vi fosse di mezzo la questione del prezzo. Disgraziatamente è costosa e ciò paralizza il suo consumo. Se la Casa fornitrice, studiando il momento, potrà accordare delle facilitazioni, renderà un segnalato servizio alla causa automobilistica e farà per sè, buoni e molti affari che la compenseranno della diminuzione del ricavo dipendente dalla diminuzione del prezzo.

Nei numeri precedenti delle *Riviste* abbiamo detto che le nostre ricerche sulla composizione delle benzine del commercio saranno completate da prove pratiche. Ora sono state studiate le condizioni in cui si devono compiere tali esperienze. Poichè tutto si riduce all'accensione della miscela dell'aria colla benzina dipendente dalla evaporazione di questa, che varia a seconda delle condizioni di temperatura e di umidità dell'atmosfera, specie al momento della messa in marcia colla macchina fredda, così gli esperimenti si dovranno eseguire in condizioni opportune. E' risaputo che in estate, d[…] più al meno, tutte le benzine, da noi soddisfano; m[…] in inverno? Quì sta il guaio.

Ed allora la Commissione, accogliendo la propost[…] del prof. Gianoli, ha deliberato di attendere appunt[…] la stagione invernale per fare le prove necessarie.

Alla lettera del Sig. Ing. Amoretti, direttore del[…] Spett. Società Petroli d'Italia, socio vitalizio del T[…] spiegando che sulla benzina di raffinazione italian[…] esposta nel numero di luglio della nostra *Rivista*, l'av[…] detto che la stessa risulta di 7,3 *per cento inferiore* […] primo campione esaminato, vuol dire che la benzin[…] italiana, riguardo ai prodotti pesanti, distillanti al d[…] sopra di 100° presenta una percentuale del 7,3 per cent[…] inferiore a quella del campione della Italo-American[…] esaminata nel fascicolo di giugno.

Ed ora passiamo alla cronaca di quanto si fa p[…] ottenere un prodotto tecnicamente ed economicamen[…] produttivo.

Un ideale sarebbe l'impiego del gas acetilene, m[…] per ora dobbiamo saltare a piè pari questa applic[…] zione; si studia: vedremo.

Ora dobbiamo attenerci agli esperimenti per a[…] ricchire gli attuali combustibili. Già accennammo com[…] l'Automobile Club di Francia stia per bandire un co[…] corso per la soluzione di tale problema.

Non sarà male di leggere quanto altrove si va f[…] cendo. Considerato che non si può sorpassare la densit[…] di 700 della benzina senza incorrere nell'inconvenien[…] di dover accelerare l'evaporazione con mezzi artificial[…] in Germania si tenta di aggiungere al combustibile u[…] prodotto che permetta la sua accensione alla temp[…] ratura ordinaria. Il dott. C. Roth, l'inventore dell[…] Roburite, è giunto a rendere maggiormente esplosi[…] gli idro carburi mediante l'aggiunta di nitrato di am[…] monio solo o in combinazione con prodotti nitrat[…] Senza entrare in una disamina chimica dimostrativ[…] di questa applicazione, giovi solo il conoscere che […] nitrato di ammonio e le sue combinazioni abbrucian[…] senza lasciare dei depositi, sul cilindro, sullo stantuf[…] e sulle valvole, fatto questo importantissimo per l'[…] conomia del motore ed il regolare suo funzionament[…]

Il rendimento massimo che si può ottenere dal n[…] trato di ammonio è quando esso trovasi allo stato g[…] soso. Ma poichè non è solubile nei soli idrocarburi, c[…] è necessario sciogIierlo nell'alcool, ed aggiungere […] soluzione all'idrocarburo.

Nel giornale *La Locomotion Automobile* F. N. ha pu[…] blicato le tre seguenti combinazioni per l'impiego d[…] nitrato di ammonio:

Primo. — 90 parti in peso d'alcool a 88°;
10 parti di nitrato di ammonio.

Secondo. — 15 parti di benzina;
80 parti d'alcool a 90°;
4 parti di nitrato di ammonio;
1 parte di nitro benzina.

Terzo. — 75 parti d'alcool;
15 parti di benzina;
5 parti di cherotene;
3 parti di nitrato di ammonio.
1 parte di nitro-benzina;
1 parte di nitrato d'etile.

Come si vede nella miscela entra in proporzione co[…] siderevole l'alcool, per conseguenza, rispetto al cost[…] da noi, non potremmo dire di aver guadagnato terren[…]

Dal fatto che il nitrato d'ammonio non è volati[…] riesce giustificato il dubbio che siffatte miscele possar[…] trovare impiego coi carburatori comuni senza sosta[…] ziali innovazioni.

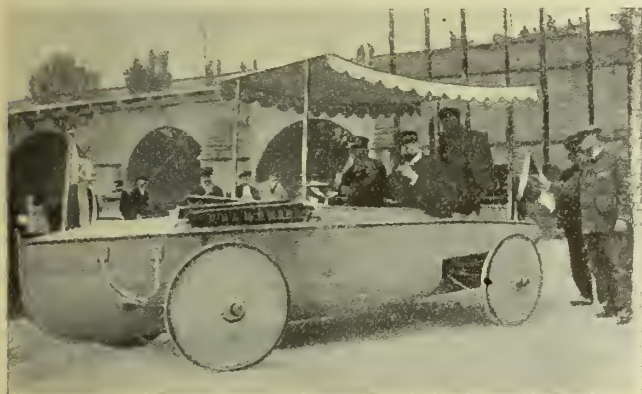
Nelle condizioni attuali i derivati nitrici da aggiu[…] gere all'alcool ed alla benzina dovrebbero essere dota[…] della stessa volatilità, ma le sostanze che si conoscon[…] non possono trovare applicazione per il loro costo e[…] cessivo.

Un anfibio di nuovo genere.

Così si può chiamare il canotto-vettura « *Terre* et *Eau* » che attirò nel giugno scorso sulle rive della Senna la curiosità dei parigini.

Il curioso veicolo dovuto alla fervida immaginazione del signor Ravaillier riunisce come si vede dalle due figure le particolarità del canotto e della vettura. Mediante un semplice movimento di una leva e senza cambiare alcun meccanismo il canotto-vettura lascia la strada sul quale può correre a chm. 30 all'ora e si tuffa nell'acqua ove naviga facilmente per mezzo dell'elica, del timone, e degli altri attrezzamenti di cui è munito un canotto automobile qualunque.

Le caratteristiche del canotto-vettura sono: scafo in acciaio montato su assi passanti per dei tubi stagnati, motore a benzina di 20 HP. con cambio di velocità — marcia — indietro — direzione — irreversibile.

L'albero del cambio di velocità è prolungato e comanda con *embrayage* che aziona alternativamente l'elica o le ruote, a seconda che il canotto naviga o cammina. Il timone è azionato dal volante di direzione, l'uscita dell'acqua è fatta con l'aiuto delle ruote motrici; quando poi la pendenza della riva sia superiore al 15 per cento si rende necessario l'impiego di un'assicella.

Da Lecco alla Valsassina.

Sulla strada da Lecco alla Valsassina fu inaugurato il servizio automobilistico, con una vettura ad otto posti, che supera salite che arrivano al 17 per cento, e ripide e strette svolte.

A Ballabio (m. 732) s'apre la Valsassina. A Balisio la strada corre incassata tra un verde declivio e montagne brulle perfettamente a picco. A sinistra giganteggia la colossale piramide della Grigna (m. 2410). Traversati vari paesi si raggiunge Taceno (m. 517) ove finisce il servizio automobilistico Lecco-Taceno (chm. 26). L'automobile impiegò ore 1,10 dove la messaggeria impiega 5 ore. Quando sarà compiuta la strada che sale da Bellano, si potrà percorrere in automobile in breve tempo e pacificamente quella strada che i Lanzichenecchi ricordati dal Manzoni nei *Promessi Sposi* percorsero a piedi, a stento, saccheggiando, uccidendo. e seminando la peste. E c'è chi non crede nel progresso!

Una svolta. (*Fot. P. Biazzi.*)

Agli arrivi di Balisio.

L'IDROPLANO CROCEO-RICALDONI

Il 22 Maggio 1907 è stato sperimentato sul lago di Bracciano — presso Roma — un nuovo tipo di idroplano studiato dai signori Croceo e Ricaldoni, della Brigata Specialisti di Roma.

Il detto idroplano è sostenuto da due coppie di alette a forma di V secondo un brevetto generico dell' inglese Thompson, modificato opportunamente dagl'inventori in seguito a risultati sperimentali. Una coppia di alette è a poppa, l'altra a prora: esse sorreggono lo scafo che emerge fuori dall'acqua mezzo metro.

Sotto la spinta di due eliche aeree, mosse da un motore di 80-100 cavalli, l'idroplano è capace di raggiungere 70 km. all'ora.

Il peso del sistema con due persone è di 1500 kg. La fotografia mostra il fantastico battello in piena corsa, montato dagli inventori (B. Croceo al timone, O. Ricaldoni al motore).

S. M. la Regina Margherita assiste dallo scalo alla messa in moto dell'idroplano.

S. M. la Regina Margherita osserva i particolari di costruzione dell'idroplano.

Nuovi servizi pubblici.

— Ha incominciato a funzionare il 6 luglio u. s. il servizio sull'importante strada che unisce i principali paesi dell'Appennino Bolognese e Modenese. Le vetture partono da Porretta in coincidenza coi treni di Bologna-Firenze, passano da Lizzano e toccano Fanano donde tornano per essere alla Porretta pure in coincidenza coi treni sopraindicati.

— Col 6 agosto sarà iniziato il servizio di trasporto da Egna a Predazzo passando per Ora e Cavalese.

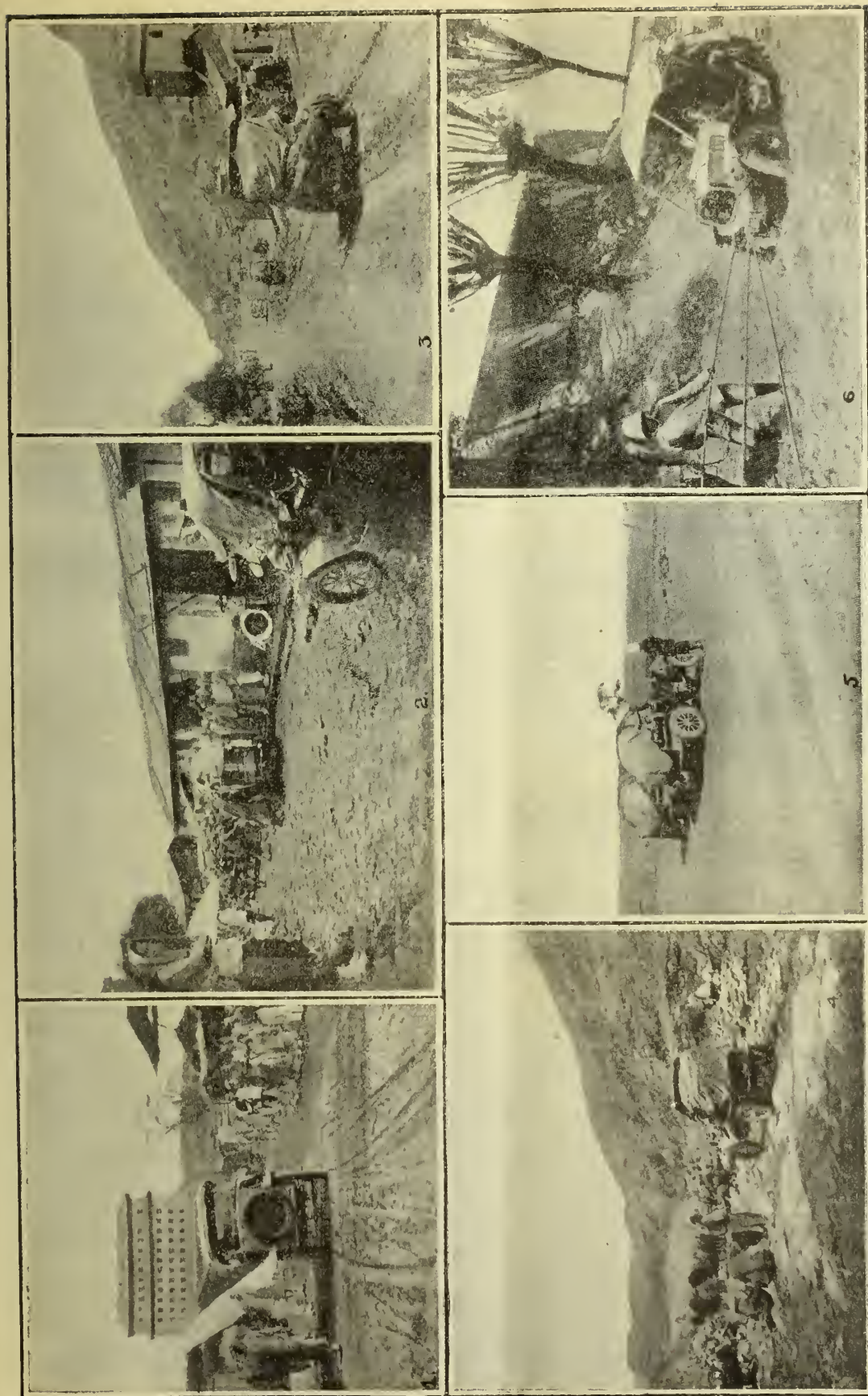
— Si è inaugurato il servizio Ivrea Crecentino.

— Il 25 agosto si è iniziato sul percorso Pisogne-Casino Boario un servizio di automobili, fatto con char-à-banes, per i forestieri del Grand Hotel des Thermes, e in coincidenza dei treni per Brescia e Milano. Il prezzo del biglietto è di lire due per persona.

Esposizione dell'Automobile a Parigi

(12 novembre - 1° dicembre 1907).

Organizzata come negli anni scorsi dall'Automobile Club de France col concorso della Chambre Syndicale, avrà luogo per la decima volta a Parigi questa manifestazione industriale che costituirà la *Decennale dell'Automobile.*

Le domande d'ammissione devono essere indirizzate al Commissariato Generale dell'Esposizione — 8, place de la Concorde, Parigi — *prima del* 15 *agosto* 1907, e non saranno valide se non stilate sul bollettino ufficiale (chiederlo all'indirizzo sopracitato).

La gita automobilistica da Pekino a Parigi.

1. — In partenza da Pekino. — 2. La strada principale di Nankoo. — 3. Traverso Ring. — 4. Facchini cinesi in bivacco dopo aver rimorchiato l'automobile. — 5. Nel deserto di Gobi. — Un passo difficile a Toll.

La Carta d'Italia del Touring

Collaboratori della Carta d'Italia del Touring dei Fogli 27, 28, 34 e 35.

PER I FOGLI.

Ingegneri capi e loro personale speciale degli Uffici tecnici provinciali e degli Uffici del Corpo Reale del Genio civile di Grosseto e Roma.

PER IL FOGLIO 27 (CIVITAVECCHIA).

Aldi cav. ing. Aldo, Manciano — Alessandri avv. Giuseppe, Civitavecchia — Baglioni agr. Orazio, Campagnano di Roma — Barbaranelli Nicola, Vetralla — Biso Adolfo, Civitavecchia — Bon avv. Enrico, Corneto Tarquinia — Bonizi ing. Egidio, Civitavecchia — Bonizi Luigi, Tolfa — Borgognoni Ernesto, Farnese — Brunacci R., capo stazione di Cesano. — Camilli Mangani Cesare, Viterbo — Capo stazione di Palidoro — Capotondi Pietro, Sutri — Celestini Alessandro, Corneto Tarquinia — Ciacci avv. Gaspero, Pitigliano — Ciani Gaspero, Roma — Cicognolo Nazzareno, Civitella d'Agliano — Coltellacci cav. ing. Agostino, Roma — Curarelli R., delegato tecnico del Consorzio antifilosserico di Galatina — Denti ing. Vittorio, Allumiere — De Sanctis Francesco, Manziana — Di Aichelburg Erinno, Toscanella — Filippeni Iginio, Guardea — Fracchia prof. L. A., Roma — Franceschetti Giovanni, Trevignano Romano — Francini dott. Ulisse, Marta — Galli Giovanni, Capranica di Sutri — Garibaldi dott. Paolo, Anguillara Sabazia — Giola ing. Giuseppe, Terracina — Gorziglia Angelo, Bieda — Grimaldi Epimenio, Oriolo — Gualtiero march. Luigi, Bagnorea — Guglielmi march. Giacinto, Montalto di Castro — L'Ispettore capo del Ripart. Forestale di Perugia — Janni ing. Filippo, Bomarzo — La Ragione Fabio, Formello — Leoncini ing. Benedetto, Bolsena — Magg. Maggiorotti, Roma — Manfredi Ettore, Vallerano — Marchesi Enrico, Fiumicino — Monti agr. Vincenzo, Nepi — Morandini geom. Achille, Civitavecchia — Paolotti Domenico, Toscanella — Pardera Arminio, Storta-Formello — Pascucci Silvio, Manciano — Pasquinangeli Armenio, Orte — Peroni Alessandro, Scrofano — Pizzicaria ing. Giulio, Ischia di Castro — Pomponi ing. Stefano, Canino di Castro — Puntoni Dante, Montalto di Castro — Ricci Ulderico, Manciano — Rosati dott. Giuseppe, Valentano — Rossi ing. cav. Luca, Roma — Santini Alibrando, Montefiascone — Sensi prof. Francesco, Viterbo — Tarquini ing. Giuseppe, Latera — Torti Michele, Bracciano — Valeri Valerio, Monte Romano — Varani dott. Francesco, Formello — Veronesi dott. Ernesto, Capalbio.

PER IL FOGLIO 34 (FROSINONE).

Aiuti Giovanni, Sezze — Bernabei Vincenzo, Sonnino — Bonanome agr. Francesco, Ceccano — Censi cav. Teofilo, Cisterna di Roma — Cesarini cav. Secondigliano, Corneto Tarquinia — De Marchi Rutilio, Nettuno — Do Paolis Foglietti ing. Camillo, Supino — De Rossi Gustavo, Cori — De Rossi not. Michele, Cisterna di Roma — De Sanctis ing. cav. Paolo Emilio, Corneto Tarquinia — Fabrizi F., Carroceto — Goglia ing. Giuseppe, Terracina — Marcelli Mario, Norma — Mazzi cav. Giuseppe, Ponza — Nota Alfonso, — Onesti dott. Torquato, Anzio — Pistilli agr. Carlo, Cori — Pistolesi agr. Carlo, Morolo — Scaglioni Luigi, Sermoneta — Tanzini Pietro, Ceccano — Toscano Ettore, Frosinone — Vivoli avv. Leone, Frosinone — Zannelli ing. Ettore, Terracina.

PER IL FOGLIO 28 (ROMA).

Abbate comm. dott. Enrico, Roma — Alberini agr. Luigi, Monte Libretti — Amadeo A. Z., Milano — Amministrazione del principato del Fucino, Avezzano — Amorosi agr. Francesco, Avezzano — Angelucci agr. Filippo, Subiaco — Bajocco Ettore, Terni — Battisti agr. Dante, Velletri — Bernaschi agr. Giulio, Frascati — Bortarelli ing. Mario, Milano — Bertarelli signorina Ernestina Milano — Biasotti ing. Angelo, Rioti — Biasotti Giuseppe, Antrodoco — Bottari Gino, Civitella Roveto — Capo stazione di Palombara-Marcellina — Caracciolo Francesco principe Ginnetti, Velletri — Cavaliari agr. Felice, Petrella Salto — Cavalsassi Ercole, Tivoli — Cesarini Pompeo, Civitella Roveto — Chimenti dott. Luigi, Leonessa — Chiofalo Beniamino, Perugia — Cicerchia agr. Emilio, Palestrina — Ciufolini Sestilio, Orvinio — Cocci dott. Giulio, Leonessa — Cucchi Adamo, Configni — Cucchiarelli, Ferentino — De Cosaro Bernardino, Castellafiume — De Giovanni Loreto, Sassa — Del Butero Achille, Tivoli — Del Papa agr. Giovanni, Barote — Do Magistris L. F., Jesi — De Paulis prof. Giovanni, Pizzoli — De Renzis Biagio sotto ispettore forestale, Aquila — Do Sanctis Bernardo, perito agr., Fiamignano — De Vincentis avv. Ettore, Aquila — Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Roma — Fagiolo agr. Angelo Maria, Segni — Faraglia geom. Ercole, Torni — Ferrini Tobia, Avezzano — Ferrini geom. Vittorio, Calvi dell'Umbria — Fiordaliso Giulio, Borbona — Ing. Fochi, Roma — Fortuna agr. Carlo, Ferentino — Fulio Bragoni agr. Francesco, Cantalice — Gattinara Alessandro, Tagliacozzo — Gentili ing. Francesco, Castel S. Angelo — Germani Angelo, Trevi nel Lazio — Gori ing. Attilio, Velletri — Gregori dott. Filippo, Campolano (Pescorocchiano — Ingegneri capi e loro Personale speciale dell'Ufficio del Corpo R. del Genio Civile e dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Aquila, Perugia, Roma — Imperi avv. Cesare, Guarcino — Isolani ing. Tobia, Terni — Lattes ing. comm. Oreste, Roma — Luciani agr. Luigi, Valmontone — Manni ing. Pompeo, Stimigliano — Mannetti ing. Nicola, Antrodoco — Mancini Alberto, Rocca di Papa — Marcolli Italo, Arsoli — Marini Primo, Stroncone — Martelli dott. Pompilio, Ferentino — Masi Saverio, Arsoli — Massimi cav. dott. Adorno, Anagni — Mastropietro geom. Luigi, Aquila — Mastruzzi agr. Saverio, Genzano di Roma — Mataloni agr. Pacifico, Alatri — Maussier agr. Lorenzo, Magliano de' Marsi — Ministero dell'Agricoltura Industria e Commercio, Roma — Montanari ing. Pietro, Ispettore forestale, Aquila — Origoni Luigi, Milano — Pasqualucci dott. Ignazio, Cagnano Amiterno — Pasqualucci Paolo, Scontrone — Passa Silvestri agr. Angelo, Anagni — Patriarca agr. Riccardo, Ariccia — Reali Giannetti G. B., Montereale — Ricci Mosè, Leonessa — Rinaldi Francesco, Cottanello — Rugen Marco, Aquila — Salmucci agr. Nicola, Rignano Flaminia — Santori dott. Vincenzo, Borgo collefegato — Santucci agr. Dante, Cittareale — Santucci agr. Dante, Genazzano — Stella geom. Luigi, Rivodutri — Tani Orazio, Licenza — Tavani Luigi, Magliano de' Marsi — Tiberi Augusto, Borgo-collefegato — Tomassi prof. Luigi, Aquila — Tondinelli Serafino, Magliano Sabina — Trezzini Domenico, Vicovaro — Trinchieri cav. ing. Emilio, S. Vito Romano — Vannucci Angelo, Rocca Sinibalda — Vazio Napolcone, Sotto Ispettore forestale, Velletri.

PER IL FOGLIO 35 (NAPOLI).

Abbatecola geom. Eleuterio, S. Maria Capua Vetere — Adorni Massimo, Anagni — Alvino dott. Pietro, Capua — Amodio ing. Antonio, Torre Annunziata — Anziano ing. agr. Gennaro, Galluccio — Apreda geom. Vincenzo, Piano di Sorrento — Aversano dott. Alberto, Gaeta — Balsamo ing. Antonio, Napoli — Barletta Vincenzo, Maddaloni — Belli dott. Pasquale, Pontecorvo — Belmonto Pasquale, S. Vittore del Lazio — Borner Guglielmo, Piedimonte d'Alife — Bertarelli signorina Ernestina, Milano — Bertarelli ing. Mario, Milano — Boccucci avv. Pasquale, Mondragone — Bordiga prof. Oreste, Portici — Calcagni dott. cav. Giuseppe, Esperia — Canale Parola agr. Giovanni, Cervaro — Capaldi Gagliardi Giacomo, Acquafondata — Capaldo Ettore, Cassino — Capi stazione di Carinola, Sparanise, Tora-Presenzano — Caporalo Esposito agr. Gennaro, Acerra — Carapelle Vincenzo, Maddaloni — Cariello ing. cav. Salvatore, Sorrento — Cascella dott. Antonio, Cantalupo nel Sannio — Casillo Emanuele, Somma Vesuviana — Cataldi Pasquale, Belmonte Castello — Cerbo Federico, Pignataro Maggiore — Ciampi, Sotto Ispettore forestale, Isernia — Cipullo nob. Igino, S. Maria Capua Vetere — Clemente dott. Domenico, Carpinone — Coletta Ferdinando, Viticuso — Colicchi ten. Leopoldo Virgilio, Venafro — Conti dott. Francesco, Pignataro Interamna — D'Alessandro Angelo, Montaquila — D'Ambrosio dott. Angelo, Boscotrecase — De Angelis ing. Gaetano, Napoli — De Angelis dott. Gaetano, Vairano Patenora — De Angolis geom. Giuseppe, Piedimonte d'Alife — De Falco dott. Saverio, Pomigliano d'Arco — De Vincentis Ettoro, Aquila — Direzione compartimentale dolle Ferrovie dello Stato, Napoli — D'Isa agr. Angelo, Formicola — Di Jorio dott. Alberto, Colli al Volturno — Fabricatore dott. Eduardo, Sorronto — Fago ing. Nicola, Campobasso — Felici Ernesto, Arce — Figolo Battista, Procida — Forte dott. Tommaso, Castelpetroso — Furlan, Ispettore forestale, Campobasso — Gandolfo ing. Rodolfo, Capua — Gattoni ing. Felice, Caserta — Golini dott. Antonio, Capriati a Volturno — Grossi dott. Anacleto, Cassino — Helguero cav. Alberto, ispettore forestale, Caserta — Impallomeni dott. Emanuele, Campobasso — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Benevento, Campobasso, Caserta, Napoli — Isotti agr. Francesco, Cajazzo — Jasimone geom. Domenico, S. Angelo d'Alife — Lamagna ing. F., Resina — Lanni ing. Edoardo, S. Elia Fiumerapido — Lepore agr. Domenico, Arpino — Licausi prof. Eugenio, Napoli — Loiola Filippo, Campodimele — Longo Giovanni, Grazzanise — Longo dott. Giuseppe, Castel Volturno — Manetti Nicola, Antrodoco — Manfredi Angelo, Napoli — Marzullo dott. Pasquale, Castellone al Volturno — prof. Matteucci, Napoli — Mayer cav. ing. Emilio, Napoli — Montano agr. Antonio, Teano — Morandi prof. Raffaele, Napoli — Nola dott. cav. Giuseppe, Venafro — Nuzzi Pietro, Formia — Orgera Ernesto, Spigno Saturnio — Paluca Paolo, Arpino — Pasqualetti cav. magg. Matteo, Caserta — Pastori dott. Vincenzo, Acquafondata — Pennecchio dott. Domenico, Itri — Pergameno agr. Silvio, Carinola — Petracchini dott. Vincenzo, Petrella Salto — Pisanelli agr. Francesco, Santi Cosmo e Damiano — Pitocco Felice, Letino — Poccia Nicola, Presenzano — Reithel avv. Oscar, Napoli — Ricciardelli dott. Alfonso, Pico — Rossi prof. Giacomo, Portici — Ruggeri agr. Gennaro, Itri — Simini prof. Emilio, Gaeta — Siravo dott. Beniamino, Venafro — Società Elettrotecnica Italiana, Napoli — Solari dott. Graziantonio, Vico di Pantano — Spera Felice, Capua — Trivigonno Nicola, Sessano — Troianelli Francesco, S. Pietro Infine — Turner Alberto, Torre del Greco — Tutinelli Carlo, Atina — Valente cav. ing. Nicolò, Napoli — Verde cav. ing. Bonaventura, Forio — Vicca avv. Giovanni, Cervaro — Wandorling Francesco, S. Anastasia — Zannini Quirini ing. Onofrio, Roccamonfina.

Nomi di Collaboratori ommessi precedentemente

Foglio di Milano: Castoldi Achille, Busto Garolfo.

otizie della Carta d'Italia del Touring.

Al momento in cui la presente *Rivista* giungerà ai ci, la spedizione dei Fogli Civitavecchia e Frosinone uinto e sesto mandati dal gennaio) sarà ultimata.

Sono attualmente in macchina i due Fogli Roma Napoli. Quest'ultimo, come risulta dal quadro d'in-me della Carta, è di un quinto più grande del for-ato normale, cioè più lungo in basso, e quindi su-rà una piegatura speciale. Si credette opportuno di r così per non rompere la inscindibile unità del Golfo Napoli. Nel mese di agosto entrambi saranno pronti se ne incomincierà la spedizione.

Sono due fogli magnifici, anche come estetica car-grafica, sopratutto il Napoli, che ha il contrasto della rra col mare e le isole, e che nella terra ha forma-oni geologiche caratteristiche (Roccamonfina, i Fle-ei e il Vesuvio) che rendono variatissima la mon-gna.

* * *

Per motivi tecnici di diverso ordine la Commis-one della Carta ha dovuto operare uno spostamento ll'ordine di pubblicazione prefisso per i Fogli che dranno la luce pei primi. Fu determinato che siano escia, Livorno, Pisa e Bologna-Firenze. Questi quat-fogli sono già incisi in nero e in bleu, ed è avviata montagna, e si stanno già facendo le relative inchieste correzione. Anzi il Livorno è completamente licen-ato anche per la montagna e sarà posto in macchina ll'agosto. Lo stato avanzatissimo dell'insieme di que-fogli permette di assicurare che entro l'anno an-'essi saranno distribuiti ai soci. E' un risultato in-erato dopo gli intoppi incontrati dapprincipio e fa olto onore all'Istituto De-Agostini.

Se qualcuno desidera conoscere almeno in parte i otivi tecnici dello spostamento d'ordine, eccoli: la ficoltà di avere i dati relativi ai boschi non permette preventivare con sicurezza se o meno si può contare questo elemento pur necessario alla stampa. Si è i creduto opportuno che tutta la cerchia alpina fosse, r la montagna, disegnata oltre che dalla stessa mano originale della montagna, è fatto per tutta l'Italia un unico cartografo) anche tutto contemporanea-ente cioè movendo dal Monte Bianco verso le Ma-time e dal Bianco verso le Giulie, in modo da potere bracciare l'intiera catena alpina con un solo colpo occhio, mantenendo nel miglior modo i rapporti pla-ci delle altitudini, delle ombre e della natura geolo-a in modo da far risaltare alla perfezione l'unità lla Carta. Ciò non sarebbe stato possibile se già nella ossima puntata fosse compreso il Foglio Como (che fa rte della catena alpina), perchè lo stato attuale dei lavori non permette al disegnatore della montagna di sospendere altri fogli che urgono agli incisori, per de-dicarsi tutto alla catena alpina. Intanto però si sono preparati degli studi preliminari d'assieme che dànno già un' idea precisa della forza che bisogna dare al tratteggio di certi massicci in confronto di altri e delle Prealpi. Da questa preparazione si conta di ri-cavare per l'esecuzione effettiva tutti gli elementi che ne garantiscano l'armonia.

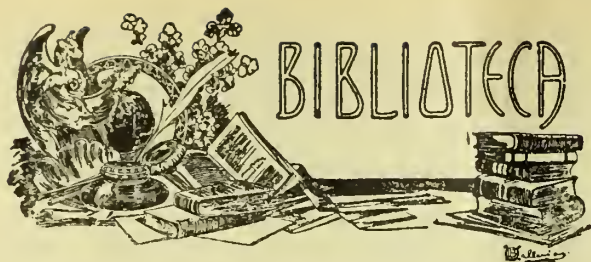
Infine un'altra ragione di spostamento d'ordine di pubblicazione è quella della toponomastica, di cui fac-cio cenno qui sotto.

* * *

Il Foglio Como comprende parte del Cantone dei Grigioni, in cui vi sono nomi tedeschi e romanci. Era opportuno di risolvere fin da ora alcune direttive fon damentali rispetto alla notazione dei nomi esteri nella nostra Carta, e a questo scopo dopo essermi abboccato col prof. De Agostini e con Achille Dardano (il quale fu anche relatore alla Società Geografica Italiana nel 1905 insieme al prof. Dalla Vedova e al prof. Berto-lini sopra questioni generali di *trascrizione* dei nomi esteri nelle carte italiane) ho ricorso ai lumi di per-sone particolarmente competenti, tra cui il prof. Ric-chieri di questa Accademia Scientifica Letteraria, che alla toponomastica ha portato contributo acutissimo anche nel Congresso di Venezia; al prof. Salvioni che insegna nella stessa Accademia storia comparata delle letterature neolatine ed è ufficialmente incaricato dei nomi geografici pel dizionario che ha in corso di crea-zione il Governo cantonale ticinese; al prof. Crottal bibliotecario alla Civica di Como, ben noto per i suoi studî speciali sull'argomento, al prof. De Toni di Ve-nezia pure versatissimo in essi, e al prof. Dalla Ve-dova, vicepresidente onorario della Società Geogra-fica. Dopo di avere sentiti i loro pareri ho preso, in-sieme all'Istituto De Agostini, le conclusioni suggerite dalla discussione e le ho sottoposte ai predetti signori in approvazione o modifica. Mentre li ringrazio qui della cortesia usata cordialmente al Touring del loro prezioso appoggio, mi riservo di dar notizia in un pros-simo numero della *Rivista* delle decisioni assunte.

Perchè poi le precedenti notizie non generino ma-lintesi credo utile aggiungere che si tratta per ora di fissare semplicemente le *direttive di redazione topo-nomastica* pei nomi francesi, tedeschi, ladini, slavi, non di *scegliere* i *nomi*, selezione delicatissima questa, per la quale a suo tempo mi occorrerà la collaborazione di molti studiosi e di Associazioni, sul cui aiuto ho bisogno di contare e so di poter contare con sicurezza.

L. V. BERTARELLI.

Il porto di Civitavecchia.

Si fa un cenno dei libri spediti in doppio esemplare; si annunciano semplicemente quelli spediti in un solo esemplare.

Carnia e Trieste.

L'editore G. B. Ciani di Tolmezzo ha pubblicato già dallo scorso anno una **Guida della Carnia**, che è bene richiamare all'attenzione dei turisti, in questa stagione. E' una seconda edizione, venuta in luce sotto gli auspici della Società Alpina Friulana, della notissima Guida del compianto G. Marinelli, che era da tempo esaurita e invano ricercata, di cui fu abbandonata la prima parte di carattere generale, sostituendola con un buon riassunto del prof. Enrico Marchettano, titolare della cattedra ambulante di Agricoltura di Tolmezzo, e riproducendo invece per esteso con ampliamenti e aggiornamenti la seconda parte che costituisce la guida d'indole pratica.

Da questo punto di vista della praticità, si sarebbero forse potuto adottare un carattere di stampa più adatto e una carta più sottile diminuendo notevolmente la mole del volume che è di 512 pagine, e forse, allo stesso scopo sopprimere certa prolissità di forma. Ma questo voto non toglie che il lavoro è, per la regione descritta, esauriente e davvero indispensabile per chi vi si vuol recare da turista o vuole studiarla.

Il riassunto d'indole generale occupa sole 36 pagine, molto interessanti. Tutte le altre sono dedicate agli itinerarî descrittivi, disposti molto logicamente e semplicemente come indicazioni dalla Valle del Tagliamento che forma l'ossatura della Carnia. Sono 17, seguiti da una carta semischematica per le salite sulle Prealpi Clautane, da una tariffa delle guide patentate della S. A. F., da un indice delle ascensioni e da un indice analitico, altre 40 pagine di norme contenute nel volume, ciò che dà idea dell'importanza di questo.

Il nome illustre del Marinelli, che conosceva bene a fondo la regione, è una garanzia della coscienza dello studio, al quale del resto contribuì ora anche la mente amorosa del figlio prof. Olinto Marinelli, attuale presidente della S. A. F.. Personalmente, giacchè a questa postuma edizione si sono portati dei ritocchi, io avrei preferito si osasse ancor più, entrando in quel maggior dettagiio pratico circa gli alberghi (che del resto sono sufficientemente indicati in dettagli). Gli itinerarî da preferirsi pel maggiore interesse, gli itinerarî podistici o ciclistici e il collegamento di gite... Carniche con Cadorine. I mezzi di locomozione odierni spingono, più che il passato, ad escursioni più estese, e di ciò devesi sempre tener conto nella Guida.

Ma questi sono desiderati di carattere personale. L'importante è che questa guida è un ottimo aiuto al turista, il quale vi trova anche un'ottima carta della Carnia al 100 000 stampata dall'I. G. M. pure curata da O. Marinelli. Il volume costa 4 lire rilegato.

***

Giovanni Herrmanstorfer è un valoroso ciclista, sebbene il commercio lo tenga occupato da mane a sera; esso ha trovato il tempo di compilare una **Guida Ciclistica dei dintorni di Trieste** in un raggio di 100 chilometri.

La prefazione ha parole di simpatia per " babbo Touring ,, che inspirò la pubblicazione.

La piccola Guida (98 pag.) contiene 120 linee, per la maggior parte istriane; alcune si spingono però fino a Milano, Bregenz, Monaco, Salisburgo, Vienna, qualche altra verso la Dalmazia, la Bosnia, l'Erzegovina.

Di ogni tratto sono dati il nome della località principale e la relativa distanza altimetrica con una sommaria indicazione della manutenzione stradale.

Segue un elenco delle cime principali del Tirolo centrale, della Stura, delle Alpi Venete e del Trentino, delle Carniche e delle Giulie e dei relativi Passi carrozzabili e mulattieri.

Il concetto informativo di questa piccola e interes Guida è quel sano idealismo da tener così vivo il fuoc triottico nella popolazione italiana d'oltre confine e così ben riassunto dall'ultima strofa di un Inno dei Ci di Cesare Rossi che precede la Guida:

. . . .
Sia che a l'ultimo lido o a la vetta
Inaccesa ne porti il sentier,
Venerata, o fratelli, e diletta
Sia la patria nel nostro pensier.

lvb.

Petit dr. Leon, *Dix ans de Touring Club;* Paris; Edit. ring Club de France, avenue de la Grande Armée 1904 (pag. 311).

Sotto questo titolo l'autore ha riunito fino dal 19 principali conferenze e alcuni articoli da lui pubblicat il Touring Club de France al quale appartiene fino fondazione come membro del Consiglio d'Amministraz

E. Coopmans, *Guida Generale di Milano e Provincia;* lano, 1907.

Questa guida è commendevole per la facilità ricerche, dovuta alla sua disposizione a dizionario. — quanto riguarda l'amministrazione, l'industria, i merci, le professioni è diligentemente rubricato. — parte che riguarda la Provincia è pure rimarchevol è corredata da una nitida carta geografica a colori.

Nuove pubblicazioni.

Erste K, K. Priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft *Donau von Passau bis zum Schwarzen Meere,* (pag. 208).

Prandoni, *Rapallo, Riviera di Levante et le Grand Hôtel & rope;* 1907. — (Un opuscolo con illustrazioni).

Istituto Idrografico della R. Marina, *Le Segnalazioni rittime;* Genova, Tipografia del R. Istituto Idrogra 1905 (pag. 55).

Ministero della Marina, *Monografia storica dei Porti l'antichità nella Penisola Italiana;* Roma, 1905 (pag.

Ministero dei Lavori Pubblici, *Notizie sui Porti Mari Italiani raccolte dagli ingegneri del Genio Civile;* E. C Cagli e O. Bernardini; Monografia illustrata; Mil 1905 (pag. 281).

Ministero dei Lavori Pubblici, *Laghi, Fiumi e Canali vigabili; notizie raccolte dagli ingegneri del Genio vile* Luigi Cozza e Giov. Grillo Della Berta; Monog illustrata; Milano, 1905 (pag. 228).

Plinio Schivardi, *Alle acque minerali ed ai Bagni. G descrittiva e medica.* Milano, Fratelli Treves, 1906 (un volume in 16, di pag. 498 con una carta a c delle Stazioni Balnearie d'Italia; XIII edizione; L

Guide Treves, *Venezia e il Veneto compresi il Lago di Ga il Cadore, Trento, Trieste e l'Istria;* Milano, Fra Treves (un volume in 16 di pag. 198; nuova ediz con 32 incisioni; L. 2).

Guide Treves, *Guida Generale d'Italia* (Un volume di pagine con la carta d'Italia e nove piante di città. lano, Editori Fratelli Treves; L. 7).

D. R. Bommier, *Le chauffeur à l'atelier* (in 8 di XVI, pagine con 269 figure; rilegato in pelle e diciture dor Fr. 6,50); H. Dunod et E. Pinat, editori, 49, quai Grands Augustins, Parigi VI.

Guides Pratiques Conty, *Suisse* (in 24 di 648 - 72 - XX pagine con 24 carte, 19 piante e 17 panorami. Pr edizione. Rilegato in tela celeste; Fr. 5); Rue Bo parte, 37, Parigi.

Cardot E., *Manuel de l'Arbre pour l'enseignement Sy Pastoral dans les écoles;* Parigi, 65, avenue de la Gra Armée. Edit. Touring Club de France, 1907 (pag. con illustrazioni).

Oesterreichischer Automobil Club, *Handbuch,* Wien, 19

Deutscher Rad Fahrer Bund, *Handbuch,* Essen Ruhr, 19

Turistföreningens i Finland *Arsbok,* Helsing, 1907.

Deutscher Radfahrer Bund, *Touren Profilkarten;* Blä 12-13-14; Essen Ruhr, 1907.

Pasquali Giulio, *La macchina a vapore;* Milano, Sonzog 1907 (pag. 59. Prezzo cent. 15).

ita l'Automobile, *L'Automobile Italiano* 1907 (*Il Catalogo dei Cataloghi*); Milano, via A. Saffi, 12 (Prezzo L. 1).

Automobile Handbok, Londra, 119 Piccadilly, W., 1907 (pag. 835).

iario del Touring Club di Russia: 1907.

uier R., *Le Chauffeur à l'Atelier;* Paris, Quai des Grands Augustins, 49. Edit. H. Dunod et E. Pinat; 1907 (pagine 343; leg. pelle verde; L. 6,50).

Photophilus, *La fotografia in pratica;* Milano; 1907 (pagine 95).

Giannino, *I Biglietti* (Note bibliografiche); Milano; 906 (pag. 15).

ska Turistforeningen, *La Suède Pittoresque;* Guides de la Société des Touristes Suèdois; Stockholm, 1907.

Peip., *Continental Landstrassen Atlas;* Hannover, Continental; 1907.

o Civico di Verona, *Madonna Verona;* 1907 (pag. 55).

olfi Armando, *La fotografia dei colori;* Milano, Società Editrice Sonzogno, 1907 (pag. 60).

e Ceruti, Giuseppe Legrenzi, Achille Mazzoleni, ecc. *L'Alta Valle Brembana;* Bergamo; Istituto Italiano l'Arti Grafiche; 1907 (1 opuscolo di pag. 40 con illustrazioni).

Riviste e Giornali.

– Nel numero d'aprile del periodico **Alpina** (organo del Alpino Svizzero) l'ingegnere X. Impfeld pubblica un lo in difesa della progettata ferrovia sul Cervino, contro ile si elevarono fiere proteste da parte di tutto il mondo stico.

– Il N. 1 del 1907 del periodico **Der Radtourist** (Mann- ha il principio d'un articolo descrivente una gita in :a; una regione geograficamente italiana troppo trascu- lai nostri turisti.

– Ha incominciato a Roma (Capo le Case 52) le sue icazioni un importante periodico, cioè la **Rivista Ita- delle comunicazioni e dei trasporti.** Ne è direttore Piero Lucca; ed ha 150 deputati fra i suoi collaboratori. iesto importante periodico avremo a parlare di fre- e.

– Nel suo N. 147 il bollettino ufficiale del **Touring Club lgique** il signor Henry Blanchard propone, con molte ragioni, che il nome delle città si conservi in tutti i nella sua forma originale; e ciò per evitare errori, equi- confusioni. Perchè infatti il nome di *München* deve tradotto *Monaco* in italiano e *Munich* in francese? è *Livorno* per gli inglesi sarà *Leghorn*? E *Firenze* per i hi *Florenz*? E *Wien* per gli italiani *Vienna*? E *Trento* rancesi *Trente* e per i tedeschi *Trient*? E perchè, come i traducono i cognomi delle persone, non si lasciano :ati anche i nomi delle città?

– Nel fascicolo II della **Rivista Geografica Italiana** il sore Paolo Revelli parla largamente della mostra *Ita- ıll'Estero* all'Esposizione di Milano. Su questa mostra presto l'ampia relazione del prof. Bernardino Frescura, ario generale della giuria.

– Il N. 1, anno XII, delle **Alpi Giulie** (rassegna bi le della Società Alpina delle Giulie) contiene fra altro i di N. Cotol sulle *Prealpi Giulie Meridionali*, di Guido sul *Gran Paradiso*, di Eugenio Bregan su *Le cavità sot- e presso Dignano.*

– Ha ripreso a Bologna le sue pubblicazioni il perio- **Alpe**, che sarà d'ora in avanti diretto dal signor Ales- Ghigi presidente della Società emiliana *Pro Montibus is.* E' l'organo ufficiale della benemerita società per il chimento. Auguri cordiali.

– Il **Magyar Automobil Ujsag** di Budapest (dopo avere tato il grande sviluppo dell'automobilismo in Unghe- l aver deplorato che in questo campo l'Ungheria di- ancora interamente dall'industria straniera) afferma 100 viaggiatori che passano a Budapest in auto o velo, ano 74 tedeschi, 12 inglesi, 8 francesi, 6 italiani.

– Il N. 12 del **Bollettino della Società degli inge- e degli architetti italiani** è quasi per intero dedicato ustrazione di progetti di navigazione interna.

COMUNICATI DEL TOURING

Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio del 1906 e per l'elezione di 6 Consiglieri e 3 Sindaci.

Nella sede del Touring sono convenuti oggi, 16 giugno 1907, alle ore 10, i signori soci ing. Eventino Cortellini e Giuseppe Larini, ed i sindaci signori: rag. Attilio Soffredi, rag. Gino Turrini, rag. Camillo Magnocavallo.

Constatata l'incolumità dei suggelli apposti all'urna racchiudente le schede, i sottoscritti procedono all'esame delle schede stesse, e danno atto col presente verbale, dei risultati.

Votanti: N. 1810

approvano il bilancio 1906: N. 1803.

Vengono eletti a consiglieri i signori:

Badini cav. dott. Mario	con	voti	N.	1795
Belotti avv. Bortolo	»	»	»	1798
Gavazzi cav. ing. Piero	»	»	»	1796
Guastalla cav. dott. Gildo	»	»	»	1800
Johnson comm. Federico	»	»	»	1799
Moro rag. Piero	»	»	»	1795

e a sindaci i signori:

Rag. Camillo Magnocavallo...	con	voti	N.	1796
Rag. Attilio Soffredi	»	»	»	1794
Rag. Gino Turrini	»	»	»	1798

Letto, confermato e sottoscritto,

firmato: Rag. Camillo Magnocavallo
Rag. Attilio Soffredi
Rag. Gino Turrini
Ing. Eventino Cortellini
Giuseppe Larini.

Deliberazioni della Direzione e del Consiglio.

CONVEGNO DI PERUGIA E GITA SIENA-PERUGIA. — La Direzione approva il programma del Convegno di Perugia per una giornata di convegno ed una giornata di gita ad Assisi. Si stabilisce di dare notizia al Comitato delle facilitazioni ferroviarie ottenute, aggiungendo che il Comitato se ne assuma la gestione: questo specialmente in rapporto alla concessione delle tessere per compiere parecchi viaggi a prezzo ridotto. Il Direttore Generale comunica di mettere personalmente a disposizione del Comitato di Perugia delle medaglie commemorative della gita turistica Siena-Perugia, medaglie che dovranno essere consegnate al Comitato del Convegno perchè vengano destinate sulle indicazioni e sulla fede del capo-console di Siena, nob. Camajori, a tutti coloro che effettivamente avranno compiuto la gita.

VERBALE DEI SINDACI PER LO SCRUTINIO DELLE SCHEDE DI VOTAZIONE. — Il Consiglio prende atto del verbale dei sindaci in data 16 giugno 1907 sulla votazione del bilancio 1906 e sulla elezione dei Consiglieri scaduti e dei sindaci, verbale che è riportato integralmente in altra parte della *Rivista.*

CONVEGNO DI REGGIO - PADOVA - TRIESTE. Il Direttore Generale dà una breve relazione dell'esito di questi Convegni.

Il Consiglio vota un plauso al Consolato di Reggio ed a quello di Trieste, organizzatori dei Convegni, ed un plauso pure al console Gribaldo di Padova, per le sue prestazioni d'opera per l'organizzazione dello *Stand* del Touring a Padova.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Il Consiglio vota un plauso al consigliere avv. Belotti per l'opera sua al Congresso della L. I. A. T. a Monaco, nella sua qualità di rappresentante del T. C. I.

PER UN CODICE DELLA STRADA. — Il Consiglio rileva che si è fatta sentire e più ancora oggi si impone la necessità della pubblicazione e della diffusione di quelle norme e consuetudini relative alla circolazione, che oggi sono assai confuse e contradditorie, per effetto della rapida diffusione dei nuovi mezzi di trasporto.

Il documento da pubblicarsi dovrebbe contenere tutte le norme di circolazione, non solo nei rispetti degli automobili e dei velocipedi, ma anche di tutti gli altri utenti della strada. A tale scopo, in Francia, si è da tempo istituito un codice della strada, del signor Perigaud, il quale è stato assunto come fonte consuetudinaria ed ufficiale da tutte le Associazioni turistiche ed automobilistiche di colà.

Si osserva che in Italia come in Francia non è solamente l'educazione degli automobilisti che occorre curare, ma anche e più quella dei carrettieri e dei pedoni. A tale scopo su domanda della Commissione di turismo dell'A. C. F., il Ministero della P. I. ha accordato di volgarizzare le norme di tenere la strada, diffondendole tra i maestri, gli istitutori, i parroci, affinchè le apprendano ai giovanetti.

Il capo-console del Touring in Parigi, Berteaux, ha rivolto da tempo proposta al nostro Sodalizio perchè il Touring si faccia iniziatore di uguale movimento anche in Italia col mezzo di concorso.

Il Touring a questo riguardo ha pubblicato diversi articoli sulla *Rivista*, ed inoltre un estratto del Codice della Strada sull'*Annuario dell'Automobilismo*.

Ora il Consiglio ritiene che il Touring debba mantenere vivo il suo interessamento in questo campo, ed istituisca un documento che abbia carattere ufficiale nei nostri riguardi e nei riguardi del turismo.

Si delibera — a proposta di numerosi consiglieri — che la Commissione sia composta di tre membri: il presidente della Commissione Strade, con facoltà di delega ad altro membro della Commissione, il consigliere delegato alla Sezione Automobilistica; il consigliere delegato alla Sezione Legale.

PER IL TURISMO NAUTICO. — La diffusione del turismo nautico per effetto dell'adozione delle imbarcazioni automobili, ha indotto gli uffici a fare degli studi su quanto si è compiuto all'estero dalle Associazioni turistiche specialmente in Francia ed in Germania, dove i rispettivi Clubs si sono fatti concessionari del guidone, che dà dei determinati privilegi ai possessori di esso, sia nei riguardi della navigazione interna (precedenza alle chiuse) sia nei riguardi della navigazione marittima per l'ancoraggio nei porti militari e per l'uso degli arsenali marittimi e delle officine navali per le riparazioni, con concessione anche di innalzare bandiera da guerra e di entrare in franchigia nella zona neutra.

Il Ministero della Marina ha accolto la domanda del Touring, relativa alla concessione del guidone. Ma perchè si possa procedere nell'azione iniziata, onde ottenere i privilegi sopra esaminati, la D. G. propone al Consiglio la nomina di una Commissione speciale.

Il Consiglio deferisce alla Direzione generale la nomina della Commissione, tenuto presente che a comporla dovranno entrare persone tecniche e competenti in cose di navigazione.

La Direzione Generale ed il Consiglio Direttivo del Touring nelle loro ultime sedute hanno preso le seguenti deliberazioni:

PER UNA STRADA TURISTICA TORINO-REGGIO CALABRIA. — Il comm. Achille Fazzari propone che il Touring si faccia iniziatore della costruzione di una strada automobilistica Torino-Reggio Calabria. Il comm. Fazzari intorno a questa sua proposta ha già interessato parecchi giornali ed ha scritto in proposito al presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministero dei lavori pubblici.

La Direzione del Touring pur facendosi conto della grande spesa che l'esecuzione di un'opera simile verrebbe a richiedere, ritiene opportuno che la cosa venga studiata nei suoi elementi tecnici ed economici, e di tale studio incarica l'ing. cav. Gola, perchè in merito alla strada automobilistica in questione faccia un progetto sommario, il quale verrà poi comunicato al comm. Fazzari.

CONVEGNO DELLA " JUVENTUS ,, DI SAVONA Si concede una medaglia d'oro per il Convegno indetto per iniziativa del Consolato a Savona per il 15 agosto.

CONVEGNO DI VIGNOLA. — Si concede una medaglia d'argento al Convegno di Vignola, invitando il Consolato locale a prorogare la data del Convegno all'ottobre onde evitare contemporaneità di iniziative consimili.

COMUNICAZIONI DI ELENCHI DI SOCI A CO SOLI. — La Direzione nota come si facciano troppo quenti le richieste per parte di consoli od altri, per vari toli, per avere gli elenchi dei soci nelle diverse località: q ste richieste producono un lavoro costante che distra personale dai lavori di amministrazione: si stabilisce qui come massima che o non si faccia luogo a soddisfare de richieste, se non dietro rimborso delle spese.

AUTOMOBILISMO. — Si invia un telegramma adesione e di plauso all'A. C. I. per l'iniziativa di fest giare gli industriali e gli automobilisti italiani che ha preso parte vittoriosamente alle recenti prove automol stiche del Tannus e di Dieppe.

Memento ai Soci.

Ad evitare dispersioni, dipendenti dal servizio stale, rammentiamo ancora una volta che con la cola spesa di L. 1 all'anno i soci possono ricevere r comandate tutte le pubblicazioni loro spettanti ecce la *Rivista*, la quale non può essere spedita che in se plice conto corrente.

Raccomandiamo a coloro che scrivono alla sede Touring di non trascurare mai, oltre l'indicazione nome e dell'indirizzo ben leggibili, il numero della sera il quale facilita moltissimo all'Amministrazione ricerche nei casi di omonimia, evita ritardi agli in ressati e perdite di tempo ai nostri uffici.

Repetita juvant — a quei soci che persistono cattivo sistema di inviare valori in lettera sempli Ricordiamo che la nostra Amministrazione non assu alcuna responsabilità per invii così fatti mentre al so interessato riuscirà difficile, per non dire impossib ottenere evasione a reclami presentati alla Posta eventuali trafugamenti o smarrimenti.

Perciò rinnoviamo per l'ennesima volta la preghi di raccomandare sempre la corrispondenza contene valori.

Società acque Albule.

La Società delle Acque Albule con stabilimento neare di acque solforose al chm. 20 della via Tiburtina (vinciale Roma-Tivoli) accorda notevoli sconti a fav dei soci del Touring che si recano allo Stabilimento in locipede.

I soci sono peraltro tenuti alla presentazione della sera sociale in regola con l'annualità 1907.

Soci quinquennali.

Baccalini Giacomo, Venezia — Balduzzi ing. Oreste, F rara — Bellotti rag. Luigi, Milano — Buchy Giuseppe, Sarno Burcess William, Roma — Cantucci Giuseppe, S. Giovanni V darno — Casale Alberto Ernesto, Cordoba Rio 4° — Casazza Lu Genova — Castelli Luigi, New Orleans — Colombo Antonio, Le — Comune di Feltre, Feltre — Dodoro Giovanni Eliseo, Par — Fornero dott. Luigi, Piacenza — Frattini Gerardo, Lon — Fumarola avv. Carlo, Lecco — Gandolfi Horngald duca fonso, Fribourg — Garola Emilio, Torino — Kössler Feder Fritz, Firenze — Lavezzari ing. comm. Filippo, Venezia — L Carlo, Lione — Long Enrico, Torino — Marchelli cav. ing. I menico, Milano — Martissa Carbonaio Riccardo, Monfalcone Monticone Domenico, Torino — Olivari Aristide Giuseppe, nova — Prato Cesare, Moncenisio — Propersi cav. Giovan Roma — Ricci Filippo, Genova — Riem Roberto, Roma — R avv. Giuseppe, Milano — Terzaghi Angelo di Francesco, L — Tremontani dott. Emilio, Milano — Veloce Club Terama Toramo — Vignati Roberto, Busto Arsizio — Villa Piero, Po S. Pietro.

TOTALE N. 4905.

Soci benemeriti.

Capuzzo Giuseppe, Mogliano V. — Carta Silverio, Neb — Castoldi Achille, Busto Garolfo — Costa Massimiliano, Cen nighe — Deaglio geom. Guido, Serralunga di Crea — Grenni do Piero, Alpignano — Grosso Gabriele, Biella — Marzari Osc Dolo — Migliorini ten. Marco, Torino — Minetti rag. Daffro Massa — Molinari Aristide, Milano — Pavignano dott. Ores Mongrando — Sanguinetti Umberto, Milano — Weigolsperg b Franz, Bari — Zarattani Alberto, Milano.

TOTALE N. 1286.

CONSOLATO.

QUINTO ELENCO.

Consoli.

Aosta	Cerise prof. Francesco.
Apricena	Martello avv. Matteo Luigi
Bellano	Leggeri Antonio.
Bracciano	Torta Michele.
Casacalenda	Rinaldi dott. Vincenzo.
Collosano	Sciarrino ing. agr. Filippo
Firenze	Corsini princ. ing. Ernesto.
»	Ginori Lisci mar. Lorenzo
»	Pizzini magg. Giulio
Gaeta	Conca dott. Raffaele
Isernia	Cimorelli Raffaele.
La Maddalena	Nigro cap. Vincenzo.
Lecce 93° regg. fanteria	Bianchi cap. Amedeo.
Minervino di Lecce	Scarciglia Vincenzo.
Monterubbiano	Centanni Giuseppe di Ant.
Piasco	Papini Giulio.
Ragusa	Valle Antonio M.
Randazzo	Palermo Finocchiaro Gac.
S. Maria C. Vetere (9 regg. lanc. Firenze)	Imbert ten. E. Gastone.
Venezia	Arduini Giovanni.
»	Cisotti Guglielmo.
»	Vaerini Giovanni.
»	Zanetti Giuseppe.
Vignanello	Contini dott. Nicola.

SEZIONE MEDICA.

QUINTO ELENCO.

Medici.

Gaeta	Conca dott. Raffaele.
Gallese	Scatolari dott. Giulio Ces.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli N.	2531	L.	33 658
Provincia di Genova	,,	2	,,	30
Comune di Brescia	,,	4	,,	40
,, Bricherasio	,,	2	,,	55
,, Broni	,,	2	,,	40
,, Cagli	,,	2	,,	40
,, Casarsa	,,	6	,,	60
,, Cavriana	,,	1	,,	25
,, Collesalvetti	,,	2	,,	40
,, Corteolona	,,	2	,,	40
,, Felizzano	,,	2	,,	40
,, Feltre	,,	3	,,	60
,, Lonato	,,	1	,,	20
,, Maleo	,,	2	,,	20
,, Olgiate Comasco	,,	3	,,	60
,, Possagno	,,	5	,,	50
,, Roma	,,	6	,,	300
,, Roverbella	,,	2	,,	20
,, S. Benedetto Po	,,	1	,,	20
,, Sarzana	,,	3	,,	75
,, Sesto S. Giovanni	,,	6	,,	150
Aroldi sac. A., Vicobellignano	,,	1	,,	10
Brunetta d'Usseaux conte Eugenio	,,	3	,,	75
Casotti Luigi, Cagliari	,,	2	,,	20
Cioja Vincenzo, Martellago	,,	1	,,	20
Franchetti bar. Alberto	,,	2	,,	50
Jonhson comm. Federico	,,	4	,,	80
Nigra cav. ing. Carlo, Torino	,,	1	,,	25
Panizzardi gen. comm. Alessandro	,,	2	,,	20
Rossi cav. dott. Ernesto, Torino	,,	2	,,	70
Secondo rag. Martino, Torino	,,	1	,,	35
S. A. R. il Conte di Torino	,,	10	,,	250
Tornielli conte Giuseppe	,,	2	,,	50
Totale	Cartelli N.	2619	L.	35 548

AFFILIAMENTI.

I. - Farmacisti.

Marostica	Ragazzoni e Bonozzo.
Perugia	Persi Alfredo.
Pistoia	Rossi Aureliano.

II. - Garages.

Bologna	Dall'Oglio e Paltrinieri	I Categoria
Pegli	Bucker Teodoro	II
Vercelli	Casa Beltrame Enrico	II

III. - Meccanici.

Cagli	Rossi Dario	II Cat. A. M. C.
Canonica d'Adda	Fratelli Valentini	II » A. M. C.
Ceva	Alessandro Bovero	II » C.
Este	Glacon e Polacco	II » A. M. C.
Fagnano Olona	Felice Speroni	II » A. M. C.
Gozzano	Albertazzi Carlo	II » A. M. C.
Nizza Monferrato	Secco Carlo	II » M. C.
Pistoia	Cigala e Procacci	II » A. M. C.
Rovato	Vincenzo Caratti	II » A. M. C.
Santa Maria E.tta di Lido	Francesco Garizzo	II » A. M. C.
Vercelli	Piacco Leonida	II » M. C.

IV. - Benzina.

Cambiamento della placca. — Diamo il fac-simile delle nuove placche già esposte da molti nostri affiliati. Esse sono in ferro smaltato di color turchino e parole bianche per gli

affiliamenti di prima classe; fondo celeste e parole bianche ombreggiate in nero per gli altri di seconda classe.

Preghiamo nuovamente coloro dei nostri signori affiliati che non lo avessero ancora fatto, di sollecitare il ritorno della placca vecchia per il cambio gratuito, se si tratta di una semplice, o col pagamento di L. 3 di supplemento per quelle doppie

Nuovi affiliamenti:

502. BRESCIA. — *Coppi Filippo*, drogheria, piazza Porta Cremona, 5. Benzina 682 a L. 0,98 al chg.; 695-700 a L. 0,95 al chg. Oleohlitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; sciolto a L. 1 al chg. Olio Touring in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4; sciolto a L. 1 al chg. Grasso Touring in scatole da chg. 1,500 a L. 2,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. Orario: feriale dalle 8 alle 18; festivo dalle 9 alle 16. Recapito per le ore di chiusura presso Enrico Baletti, piazzetta Rizzardo, 17.
503. FORLIMPOPOLI (Forlì). — *Briganti Luigi*, farmacia, via Aurelio Saffi, 35. Benzina 695-700 a L. 0,90 al chg. Oleohlitz in latte da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 5 alle 23. Recapito all'abitazione del proprietario sopra la farmacia.
504. SAVONA (Genova). — *Sguerso Vincenzo di Domenico*, drogheria, via Luigi Corsi, 6 (angolo via Guidobono), Telefono 2-26. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Oli della Vacuum Oil Company in latte da chg. 2 a L. 3,70; da chg. 3 a L. 5. — Il prezzo del grasso lo daremo in seguito. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale dalle 6 alle 21; festivo dalle 6 alle 12. Recapito presso il proprietario in via Montenotte, 14-I.
505. SENIGALLIA (Ancona). — *Bonvini Arturo*, biciclette, corso Vittorio Emanuele. Benzina 670-680 a L. 1,05 al chg. Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1 a L. 2; sciolto a L. 1,10 al chg. Grasso idem in scatole da chg. 1 a L. 1,90; sciolto a L. 1,40 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 al tramonto. Recapito per le ore di chiusura all'abitazione del proprietario in via Teatro (vicino all'officina).
506. VESTONE (Brescia). — *De Cillà Carlo*, drogheria, via Fabio Glisenti, 37. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Oleohlitz in latte da chg. 5 a L. 8,50; sciolto a L. 1,30 al chg. Il prezzo del grasso lo daremo in seguito. e così pure quello del Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 20; festivo dalle 6 alle 10 e dalle 15 alle 20.

Modificazioni.

AOSTA (Torino). — *Apostolo Carlo.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,85 al chg.

ARDENZA (Livorno). — *Meschini F.lli.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,92 al chg. per il tipo Germania 695-700. Sconto speciale per quantitativi superiori a chg. 50.

NAPOLI. — *Cipullo Ettore.* Il prezzo del carburo di calcio è di L. 0,50 al chg.

PALAZZOLO SULL'OGLIO (Brescia). — *Noris Emilio.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,95 al chg.

PIEVE DI CADORE (Belluno). — *Coletti Emidio.* Il prezzo della benzina è ribassato a L. 0,95 al chg.

Nuovo tipo di valvola.

Il Sig. Zanti ha testè brevettato un nuovo tipo di valvola per le biciclette che presenta notevoli vantaggi per la robustezza, per la praticità e anche per la pulizia, potendosi pulire con sollecitudine senza bisogno di smontare il pneumatico. Istruzioni e condizioni si possono avere, alla Società C. Bassoni e C. Bologna.

Pneumatici " Bates ".

Un'altra applicazione della gomma compressa si riscontra nel nuovo pneumatico « *Bates* » per biciclette.

La specialità di questo pneumatico consiste in uno strato di gomma fortemente compressa, posta fra la fodera interna di tela e la copertura esterna di caoutchouch. Lo strato di gomma compressa impedisce alle materie perforanti di penetrare nella camera d'aria, evitando così gli scoppi dei pneumatici.

Per schiarimenti, rivolgersi alla ditta Sironi, Oggioni e C. di Milano, Via Lesmi N. 9.

Manubri rovesciabili.

I nuovi tipi di manubri rovesciabili costituiscono un grande vantaggio per il ciclista. Infatti per ogni individuo e per ogni velocità che si vuol assumere colla bicicletta è necessario trovare una posizione più favorevole del nostro corpo in modo così da ottenere tanto dalle braccia che dalle gambe, il massimo utile di energia con il minimo sforzo.

Esso è facilmente regolabile tanto in altezza dal centro che in distanza dalla sella, quanto in altezza dalle estremità.

Per schiarimenti rivolgersi alla ditta J. Gross di Parigi, Guidons Reversibles, rue de la Mare, N. 89.

Nuovi tipi di freni.

Il *Rex* che ha la particolarità di essere semplice, piccolo, elegante e coi pattini collocati a 45 gradi è adattabile ai cerchi tipo Dunlop e Continental. L'*Omega* invece è in tutta lastra di acciaio, completamente snodato, ciò che permette di frenare anche quando la ruota sia fuori centro o mancante di qualche raggio. Funziona all'orlo del cerchio, quindi il frenaggio è potente e nello stesso tempo dolce.

Istruzioni e condizioni presso la Società C. Bassoli e C. Bologna.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 30 Giugno 1907.

Soci vitalizi. (*)

ATENE, Société Velocipedistique Ellenique; Vichos André M. — BAD NAUHEIM, Heineman Prof. Dott. H. Newton. — BIELLA, De Allegri Attilio. — BUENOS AYRES, Ferretti Virgilio. — CAIRO, Sidney Aler Hankey. — CASTELNUOVO SCRIVIA, Centurione Principe Comm. Giulio. — DOMEGGE, Valmassoi Giovanni. — FIRENZE, Paradiso Avv. Santi. — GENOVA, Bertolini Enrico; Calame H. A.; Garibaldi Nicolò; Solari Giuseppe. — ISTRANA, Moretti Adimari Gritti Contessa Isabella. — LECCO, Cardini Eugenio Alessandro. — MAZZE' CANAVESE, Brunetta d'Usseaux Conte Eugenio. — MILANO, Baggini Enrico; Belloni Carlo; Bordoni ing. Domenico; Fossati Temistocle; Friedlaender Paolo; Rava Comm. Enrico — MONTECARLO, Rosset Giuseppe. — ROMA, Brisse Alessandro; Lombardi Avv. Adolfo; Ministero Agricoltura, Industria e Commercio. — ROSARIO S. FÈ, Berlengieri Manùel. — TORINO, Agnelli Cav. Giovanni; Gamba Barone Carlo Maurizio. — TREVISO, Tommasini Tiberio. — VICENZA, Tretti Dott. Luigi Federico. — VOGHERA, Municipio. — VOLTRI, Tassara Comm. Giovanni.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — LODI CUSANI vedova ASTORI ROSA, PISTOCCHINI ROSSI AMELIA.
Acqui. — Bodrero Francesco, Pistarino Luigi.
Asti. — Anania Vincenzo, Armandi geom. Giacinto, Cremonino avv. Silvio, Oddone geom. Mario, Tedeschini dott. Giuseppe.
Casale. — Bianchetti Luigi.
Castelnuovo Scrivia. — Grillo geom. Ottorino.
Castigliole d'Asti. — Trinchero Luigi.
Cereseto. — Illengo Ernesto.
Novi Ligure. — Toia Aldo.
Pontestura. — Bernascone Giovanni.
Serralunga di Crea. — Garino dott. Carlo.
Tigliole. — Quaglia Onorino.
ANCONA. - *Jesi.* — Bartoloni Gualtiero.
Osimo. — Giglioni Giulio.
AREZZO. — Gianni Gino, Puletti Orazio, Romanelli Angiolo.
Rigutino. — Merelli Narciso.
S. Giovanni Valdarno. — Cantucci Giuseppe.
San Leo. — Giani Adolfo.
Talla. — Ducci Giuseppe.
AVELLINO. - *Montefusco.* — Caldarazzo Oreste.
BARI. — Collenza cap. Francesco, Cusatelli Rino, Di Palma dott. Vito, Rocco Costantino, Romano Carlo, Saraceno Vito.
BELLUNO. - *Aleghe.* — Da Pian Enrico, De Toni Tomaso.
Domegge. — Bernardi Roberto.
Falcade. — Murer Emanuele.
Feltre. — Comune di Feltre.
Forno Canale. — Bertolaso dott. Francesco.
Meano di S. Giustino. — Cassol Giovanni.
Ponte nelle Alpi. — Collarin Angelo.
BERGAMO. — Albertelli Lorenzo, Giavarini rag. Luciano, Martini Cesare, Panza Innocente.
Bariano. — De Agostini Enrico, De Agostini Eugenio, Grumelli dott. Leone.
Clusone. — Bonadei Pietro, Nigherzoli Angelo.
Fuipiano al Brembo. — Padovani Alessan.
Leffe. — Radici Giuseppe.
Lovere. — Valesini prof. Gabriele.
Morengo. — Bietti Arnaldo, De Agostini Giovanni.
Mozzo. — Doneda Giuseppe.
Ponte di Nossa. — Castelnuovo Cesare, Manenti Angelo, Mombelloni Bortolo, Rossi Renzo.
Ponte S. Pietro, — Villa Piero.
Trescore Balneario. — Gaiardelli Luigi.
BOLOGNA. — Battisti Augusto, Bortolotti Pietro, Brunelli Giovanni, Cantagalli Del Rosso Federico, Cesari dott. Augusto, Dalfiume Dante, Lombardo avv. Giuseppe, Mercatelli Apollinare, Merzari Ettore, Pileri Quirino, Sani comm. Vincenzo, Valenti Mario.
Castiglione de Pepoli. — Pro Associazione.
Granarolo Emilia. — Eccher Virgilio.
Imola. — Liverani Domenico.
Molino del Pallone. — Falferi Romualdo, Vivarelli Serafino.
S. Giovanni in Persiceto. — Tesini Silvio.
BRESCIA. — Bernori rag. Mario, Briosi ing. Alessandro, Conti Guido, Dossena rag. Eugenio, Ghidini Giov. B., Società Leonesi d'Italia, Tommasi Bernardino, Treccani Giuseppe, Verzeletti Tomaso.
Bagnolo. — Morari cav. Flaminio.
Cedegolo. — Regazzoli Tomaso.
Chiari. — Carpani Giuseppe Paolo, Ferlinghetti Vincenzo.
Corticella Pieve. — Morbio Angelo.
Fornaci. — Bezzi Luigi.
Lonato. — Corgiat Celestino, Sabelli nob. Francesco.
Ludriano. — Locatelli rag. Daniele, Provezza Giovanni.
Manerba. — Ottini cav. Giovanni.
Orzinuovi. — Caffi Giovanni.
Ponte di Legno. — Contini Francesco, Zuelli dott. Giovanni.
Rovato. — Caratti Vincenzo.
Salò. — Cavallina Camillo, Gentili Alessandro, Gigola don Giov. B., Zane avv. Pietro.
Toscolano. — Inama Giovanni.
Treviso Bresciano. — Corli Giulio.
CAGLIARI. — Ufficio Tecnico Provinciale.
Borore. — Ibba Ramonido.
Castiadas. — Rusca ten. Filippo.
Lanusei. — Santangelo Antonino, Varoli Livio.
Nebida. — Bianchi dott. Cleofe.
Sanluri. — Caboni Sanna Giuseppe, Lampis Giuseppe.
Villamar. — Satta Ornano Giorgio.
Villanova Forru. — Pusceddu Lodovico.
CALTANISSETTA. — *Mazzarino.* — Bartoli Antonino fu Ercole.
CASERTA. - *Arpino.* — Antenangeli Giovanni.
Gaeta. — Conca dott. Raffaele, Marchese ten. Francesco.
Nola. — Lupi di Moirano Alessandro.
R. Polverificio sul Liri. — Scotto Carlo.
Rocca d'Evandro. — Starace Mario.
S. Maria Capua Vetere. — Fratta cav. avv. Pasquale, Neggi di Castelletto Giuseppe.
CATANIA. — Forza rag. Mario, Narcisi Girolamo, Narcisi Giuseppe.
Castiglione. — Società di Beneficenza e Vigilanza *Pro Castiglione Sicilia.*
Vizzini. — Catalano bar. Francesco.
CATANZARO. — Bona prof. Francesco, Camera di Commercio, Casolini bar. Antonio, Mancusi Benedetto, Mencarelli avv. Metello.
CHIETI, — Francioni Giustino, Nannicini cap. Riccardo Ugo.
Atessa. — Cicchitti Luigi.
COMO. — Bonfanti Giulio Cesare, Gentile Giulio.
Acquaseria. — Cipollini Attilio.
Angera. — Bruni Bassano.
Argegno. — Peduzzi Ezio, Zucchi Francesco.
Camnago. — Ottolina Carlo.
Castello. — Ceroni Alessandro.
Cernobbio. — Fasola rag. Carlo, Ferrario Flaminio.
Germignaga. — Lavazza Antonio.
Porlezza. — Boileau Luigi.
Porto Ceresio. — Pollifroni Carlo.
COSENZA. — Colletta Angelo, Monaco Carmelo.
CREMONA. — Ardigò dott. Francesco,

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Bazzi Eugenio, Bodini Ferruccio, Frassi Carlo.
Pandino. — Bozzoli dott. Carlo.
Soncino. — Mariani Francesco.
Ticengo. — Arrigoni Angelo.
Torricella del Pizzo. — Ottolini dott. Angelo.
CUNEO. — Limon avv. Lorenzo, Lusso cap. Attilio, Piatti Leonardo, Previere Achille.
Cavallermaggiore. — Christinger Paolo.
Racconigi. — Ferrero Giacomo.
Roata Lerda. — Girotto Mario.
Verzuolo. — Olivero Antonio.
FERRARA. — Cavalieri Pico, Somigliana cap. Lodovico.
Baura. — Rastigliani Aroldo.
FIRENZE. — Banti Leon Marcello, Bimboni Alberto, Cappelli Attilio, Casarini Piero, Cecioni Alessandro, Chiti avv. Francesco, Collacchioni dott. Marco, Dalla Noce Gastone, Ferra ten. Stanislao, Galli Carmelo, Gem St. Gustavo W., Luchini Ettore, Marcelli Francesco, Novazio rag. Giovanni, Orsini Baroni avv. Carlo, Padovani Mario, Palmarini prof. Italo Mario, Routini Giulio, Sacchettini Luigi, Serafini Galileo, Solenni Giuseppe.
Pistoia. — Bartoletti Ugo, Bartolini Pilade, Boccasso Filippo, Breschi Giuseppe, Cappelli principe Guido, Cecchi Giorgio, Cecchini Paolo, Dei Primo, Fedi Arrigo, Gori Augusto, Lazzeroni Lazzero, Lotti Pietro, Mannori Ferdinando, Menchi Serafino, Michelucci Alfredo, Milani Bruno, Morandi Alberto, Niccolai Corrado, Paolini rag. Paolo, Parri Dino, Pini Filiberto, Torquato, Porciani Gino, Rossi Aureliano, Sansoni avv. Enrico, Stalvies Giovanni, Tarchi Ezio, Tesi Arrigo, Traversari Giovanni, Valiani Giuseppe, Vivarelli Colonna Francesco.
Ponte a Elsa. — Gillio Ulrico.
Prato. — Fedi Fedo, Livi Giuseppe, Martinuzzi Francesco.
S. Piero. — Crociani Antonio.
FOGGIA. — Cairelli Luigi.
Cerignola. — Di Capriano conte Nicola.
Lesina. — Primiano Calvo.
Ortanova. — Gaggero Cesare.
FORLI'. — Sala Convegno Ufficiali 61 Fanteria, Trauzzi dott. Alberto, Zanelli Duilio.
Forlimpopoli. — Briganti rag. Luigi.
GENOVA. — Ansaldo Sestilio, Arduino Augusto, Bosio Emilio, Cabona Andrea, Casazza Luigi, Comotto Luigi, Dasso ing. Ettore, Dellepiane don Giuseppe, Fabre Repetto Maurizio Ferrando Emilio Salvatore, Franzone Carlo, Fritsch Franz, Gallo Emilio, Gallo Nicolò, Gardella Luigi, Garolla Carlo, Gasparro ten. Emilio, Gavotti march. don Francesco, Grosso Giuseppe, Levi Mario, Lorito ten. Giuseppe, Majocci Luigi, Moglia don Giacomo, Mortola don Angelo, Pewny Giulio don Paolo Podestà, Reverdini don Gerolamo, Ropolo cav. Carlo, Silvestri Attilio, Vallebella don Erminio, Venzano don Domenico.
Albenga. — Scola avv. Luigi.
Bogliasco. — Canessa Giacomo.
Cornigliano. — Ball Bruce E.
Nervi. — Zignago Augusto.
Quarto al Mare. — Caprile don Antonio.
Rivarolo Ligure. — Parodi Giovanni.
S. Pier d'Arena. — Consigliere Giuseppe.
Savona. — Montalbetti Angelo.
Sestri Ponente. — Gebauer Mario.
Sturla. — Lertora don Luigi.
Voltri. — Landini Raffaello.
GIRGENTI. — Di Donato Gennaro, Fedi Adolfo, Ligasacchi ten. G. B.
GROSSETO. — Brogi Pietro, Bruchi comm. Egidio, Dubbioli Leonello, Malandrini Ferdinando, Pastorelli avv. Armando, Rubenni Domenico, Saletti Enrico.
Roccheggiano. — Santini Ugo.
LECCE. — Apostolico bar. Sebastiano, Bozzi Colonna nob. Carlo, Fumarola avv. Carlo, Rubichi avv. Carlo, Zaccaria cav. Francesco.
Gallipoli. — Bonvicini Pompeo.
LIVORNO. — Giorgi Riccardo, Pacini G. Gino.
LUCCA. Alberti di Belnasco cap. Amedeo, Caselli Alfredo, Ferri Francesco, Gemignani rag. Renato, Giuli Pietro.
Bagni Montecatini. — Bianchi Giulio.
Viareggio. — Benigno cav. Filippo, Settepassi Francesco.
MANTOVA. — Dieghi Mario, GOGGIO ITALA, Mellana Giuseppe, Morari dott. Amos, Società del Casino.
Viadana. — Avigni Guido.
MASSA CARRARA. — Balestri rag. Giov. Calvino, Bertinelli ing. Luigi, Tantesio dott. Costantino, Zolezzi cav. Giuseppe.
Carrara. — Peghini Giuseppe, Wheeler Robert.
MILANO. — Agnesina Enrico, Airoldi di Robbiate bar. cap. Paolo, AMBROSETTI LODI FRANCESCA, Angeli Agostino, ARESCA KEGELAERS ELISA, Baer Emilio, Ballarati Mario, Baratelli Spartaco, Barcellini Iginio, Berlusconi rag. Eugenio, Berta Plinio, Biasioli Umberto, Bisesti Costanzo, Bocchi Ulderico, Bocchi rag. Vittorio, Bombelli Mario, Borra Pietro, Bosetti Luigi, Bossi ing. Antonio, Bottigelli Rodolfo, Bronzini Angelo, Calcaterra Luigi, CAMISA ANNETTA, Candia dott. Camillo, Cantù Giuseppe, Canziani rag. Umberto, Capelli Dante, Carozzi col. Cesare, Carngati Carlo, Cavallè Giacomo, Chierichetti ing. Carlo, Chiodini ing. Giovanni, Chiodoni Mario, Cimaglia Ignazio, Cioccari Mario, Cioli Pietro, Clerici rag. Saturnino, Conti Oreste, Corso Edoardo, Cossa Enrico, Dabbene Umberto, D'Agostino Dante, Do Benedetti Benedetto, De Herra nob. cav. Ferdinando, De Nicotti dott. Vittorio, De Pietri rag. Guido, Ditta Blanc Frères, DONADON AURORA, Donadon Demetrio, Facci rag. Giovanni, Fauro Augusto, Felolo Giacomo, Ferrari dott. Saturno, Fidora rag. G. B. Dante, Fontana Ettore, Frigo Feliciano, Friscone G. Battista, Galetti Carlo, Gandini rag. Enrico, Gardelin Aldo, Garone Giovanni, Ghilardi Oreste, Ghinzoni rag. Giovanni, Giani Nicola, Gianni cav. cap. Carlo, Gibelli Raffaello, Gibert Beniamino, Gudalupi ing. Giovanni, Guarisco Domenico, Guritz Giuseppe, Isacchi Ettore, Krasnig C., Lebegott A. Luigi, Lebegott Louis Victor, Leoni Antonio, Levi Alfredo, Levi avv. Arturo, Levi Nino, Maderna Michele, Magnani Aquilino, Magnoni ing. Aristide, Mainini dott. Attilio, Malinverni Giuseppe, Manusardi ing. Franco, Marchelli ing. Domenico, Marelli Luigi, Martinazzi rag. Giovanni, Masciadri Roberto, Massagrande Cesare, Melani Dante, Mina Teodoro, Minni Carlo, Minoja Giacomo, Minorati Angelo, Moraldi Romeo, Müeller Enrico, Navotti Arturo, Noè Giuseppe, Nota Ugo, Oppizzio Angelo, Orio Piero, Orlandi Ferdinando, Orsenigo Federico, Paolucci Gaetano, Pedroni Guido, Pfeiffer Primo, Piantoni Roberto, Piazzesi Pietro, Pigni Emilio, Pisoni Alvise, Prada Attilio, Puricelli ing. Piero, Radaelli Ettore, Remartini dott. Adelfio, Rondoni dott. Dino, Rota Antonio, Sales Filippo, Salvi Paolo, Sangregorio Angelo, Saporiti Giacinto, Schiavini Carlo, Schiavini Feliciano, Scotti Giovanni, Spizzi ing. Carlo, Tamburini Giovanni, Terrail Emile, Tremontani dott. Emilio, Turconi Leonardo, Veneziani rag. Umberto, Veronesi Augusto, Viganò Francesco, Viganò Oreste, Vitagliano rag. Emilio, Wurm Guido, Zaccanti Antonio, Zorzi ing. Casimiro, Zucchi Giulio, Zust Otto.
Bienate. — Looni Enrico.
Busto Arsizio. — Ceriotti Giuseppe, Colombo Alfredo, Giampa Eligio, Grassi Luigi, Vignati Roberto.
Casoretto. — Villa don Carlo.
Castellanza. — Lucchini Vittorio.
Cernusco sul Naviglio. — Ghezzi Stefano.
Cesano. — Ganassali Luigi, Perego Carlo, Ponti Abramo, Strada Bruno.
Giussano. — Pasini Isidoro.
Legnano. — Ferraris rag. Leo Edelweiss, Possenti Augusto.
Lissone. — Gallieri rag. Cesare Arturo, Sezione Ciclisti della Società Ginnastica « Pro Lissone ».
Lodi. — Granata Enzo.
Meda. — Galimbert Paolo.
Melzo. — Selvatico Gaetano.
Monza. — Bagliani rag. Gualtiero, Radaelli Angelo.
Saronno. — Gusberti Fridolo, Morlacchi Maurizio, Rossari Carlo.
Seregno — Molteni Carlo.
Sesto Calende. — Bassetti dott. Ferruccio.
Solbiate Olona. — Landoni Emilio.
Somma Lombarda. — Besnati Celestino.
Tre Ronchetti. — Bordoni Andrea.
Vanzaghello. — Fassi Virginio.
Villa Fornace. — Gerosa Eugenio.
MODENA. — Pacchioni ing. Antonio, Virzi ten. Remo.
Finale Emilia. — Tegani Giuseppe.
Pievepelago. — Ferrari Gaetano, Servi Battista.
Vignola. — Municipio.
Zocca. — Boccazzi Arturo.
NAPOLI. — Carelli cap. Pasquale, Laccetti Giuseppe, Levesi Alessandro, Meli Arturo, Ortolani ten. Alfredo, Petruzzi Giovanni, Pollaci ten. Girolamo, Ratti cap. Giuseppe, Sanfelice di Monteforte Augusto, Taccone avv. G. B.
Capri. — Serena Alfredo, Serena Marcello, Serena Roberto, Sinibaldi Goffredo.
Castellamare. — Granato Vincenzo.
NOVARA. — Monguzzi dott. Umberto.
Alzo — Vanini geom. Ettore.
Biella. — Bignami Carlo, Brovarone Alfonso, Calliano Cipriano, Janutolo Emilio, Passera Lorenzo, Ravelli Pietro Felice.
Brianzè. — Rusconi Esterino.
Campiglia Cervo. — Magnani Benedetto.
Cossato. — Rondani rag. Giovanni.
Crusinallo. — Carissimi Sperandio.
Domodossola. — Berra Pietro.
Galliate. — Belletti Giovanni, Cantone Bernardo, Imazio Giuseppe, Narfeo Teodoro, Perego Achille, Tadini Gaudenzio.
Magnano. — Antonino Mario, Ronchetta dott. Domenico.
Miagliano. — Hick Giorgio.
Oleggio. — Parisio Vittorio.
Omegna. — Società Unione Sportiva.
Orta. — Attanasio Ugo.
Pettenasco. — AMATI AMBROSINI DELFINA, Bertinotti Bartolomeo, BERTINOTTI FARA ELISA, Primatesta Fortunato.
Serravalle Sesia. — Massa Pietro.
Varallo Sesia. — Guglielmina Giovanni, Robatti Edmondo.
Vercelli. — Bertinetti Achille.
PADOVA. — Paolin Paolo Giulio, Treves dei Bonfili Giorgio.
PALERMO. — Asinari di Bernezzo ten. Eugenio, Ferrara Vincenzo, Gennardi Antonino Barone di Molinazzo, Pernull Hans, Piccolo bar. Giuseppe.
PARMA. — Battei Luigi, Campanini Adolfo, Cavaliero ten. Guido, Maffeo Luigi, Ortalli Laurent Luigi, Pecheux ten. Alberto, Sala Convegno Ufficiali 44° fanteria.
Neviano degli Arduini. — Zanetti Pietro.
PAVIA. — Grassi dott. Ottorino, Pizzocaro Francesco, Spella dott. Giulio, Toscani rag. Carlo.
Casteggio. — Gazzotti Camillo.
Chignolo Po. — Granata Italo Domenico.
Costa dei Nobili. — Bianchi Pietro.
Gamboiò. — Bianchi Mario.
Salice. — Simon Vittorio Emanuele.
Sannazzaro de' Burgondi. — Brocchetti Giuseppe.
Valle Lomellina. — Cucchi rag. Beniamino.
Varzi. — Muzio Alfonso.
PERUGIA. — Montali Gualtiero, Rossi avv. Lanciotto, Tassi dott. Aldo.
Assisi. — Gallarotti prof. Arturo.
Cerqueto. — Saccarelli Antonio.
Spoleto. — Società Anonima Impresa Trasporti per la Montagna.
PESARO URBINO. — Fabbri Paolo.
PIACENZA. - *Caorso.* — Ferranti Francesco.

Fiorenzuola d'Arda. — Ricci ing. Aristide.
Villanova d'Arda. — Persico Nino.
PISA. — Corsani Lelio, Dolfi Martino, Ficini Giovanni, Forasassi Giuseppe, Parlanti Pasquino, Salvi ing. Arturo.
Morrona. — Costagli Agostino.
Terricciola. — Il Comune.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Biancheri Francesco.
Oneglia. — Berio G. B.
S. Remo. — Cosi Marinunzi Francesco, Dawson Giorgio, Perelli Pietro, Stechel Carlo, Vigo dott. Domingo.
Taggia. — Rizzoli Filippo.
POTENZA. - *Lauria.* — Barbaro Giacomantonio, Pansardi dott. Gioachino.
RAVENNA. - *Faenza.* — Corbara Francesco, Zauli Naldi conte Rodolfo.
REGGIO CALABRIA. — Trombi conte ten. col. Ferruccio.
Cannitello. — Badalamenti Giuseppe.
Gerace Superiore. — Capogreco.
Sitizano. — Taccone Luigi.
REGGIO EMILIA. — Garavaldi Alberto, Guidetti don Alfredo, Panerari Nello, Veyrat Niccolò.
Canossa. — Tondelli don Felice.
Carpineti. — Cilloni Guglielmo, Gramoli dott. Tommaso.
Rivalta. — Rombaldi don Giuseppe.
Rolo. — Pavesi Andrea.
Rubiera. — Bertolani Mino, Forghieri Venocchio, Giacobazzi Alfredo, Giacobazzi Enrico, Prampolini Giuseppe.
S. Ilario d'Enza. — Piccinini Marotta.
Villa Masone. — Tegoni Giovanni.
Villa Ospizio. — Fornaciari Giuseppe.
ROMA. — Ailland dott. Ulrico, Alessandroni Luigi, Anfossi cap. Paolo, Badini prof. Carlo, Branca Dante, Burgess William, Caracciolo Giuseppe principe di Candriano, Chieffi dott. Generoso, Czartoryski principe Marcello, De Bonmartini Menotti, Fracassi Luigi, Gallo dott. Gino, Gandellini dott. Giuseppe, Grossi Edmondo, Jacometti Carlo, Leland F. col. Francis, Meroni Bernardo, Morigi Rodolfo, Paramucchi rag. Luigi, Racah Cesare, Riem Roberto, Sangiorgi Giorgio, Savelli Pietro Paolo, Schellino ing. Alberto, Sibaud Gaetano, Società Romana dei Corrieri, Traversa cap. Flaminio, Uffreduzzi Gustavo.
Cisterna. — Club Ciclistico *S. Margherita.*
Civitavecchia. — Cardini Vincenzo.
Marino. — Sbavaglia avv. Annibale.
Trivigliano. — Anzellotti Giuseppe.
ROVIGO. - *Castelguglielmo.* — PELA' FOLINI TERESA.
SALERNO. — Catenario di Quadri ten. Enrico, Ciampa ing. Alfredo, Pedretti Gaspare.
Bellizzi. — Lenza Palestino.
Campagna. — Rivelli dott. Giovanni.
Sarno. — Buchy Giuseppe, De Vivo Ettore, Vaccaro rag. Amedeo.
SASSARI. — Bignardi Giuseppe, Campus avv. Valentino, Costa Giovanni, Del Vecchio prof. Giorgio, Di Suni avv. Nicolò, Franceschi Amato, Mânay Guletti cap. Antoniotto, Mancaleoni prof. avv. Flaminio. Massa Eugenio, Zezza cap. Piotro.
La Maddalena. — Marraina Tullio, Prisco dott. Achillo.
Osidda. — Meloni dott. Francesco.
Ozieri. — Mulas Costantino.
SIENA. — Gagnoni prof. Enrico.
SONDRIO. — Buzzi Filippo.
Chiesa. — Colletti Salvatoro.
Villa di Chiavenna. — Berini Edoardo, Lacchini Antonio, Malugoni Angelo, Palmentieri Giovanni.
TERAMO. — Bonolis Botti Giuseppe.
Castiglione. — Donato dott. Leone.
Controguerra. — Crescenzi Pasquale.
Nereto. — Addari Nicola.
TORINO. — Audisio Giuseppe, Beltramo Giacomo, Bottiglia Giuseppe, Bovono Fclico, Brunotta d'Usseaux Gustavo, Bulano Cosare, Campini ten. Carlo, Cirinciono Giuseppe, Compans C., Dolla Chiesa Dolla Torro conto Enrico, Dondana Ansolmo, Eva Albcrto, Forrero avv. Cosare, Gallonga avv. Costantino, Garassino Giovanni, Giansana Maurizio, Giustiniani ing. Aldo, Graglia Fortunato, Grandi Felice, Luzzatti Arturo, MATTIROLO JOSEPHINE, Menzio Eugenio, Müller Emilio, Noro Claudio, Pallavicini ing. Antonio, PERRICO PINA, Porporati Giulio Luigi, Regis Angelo, Rinella dott. Alfredo, Romano Giacomo, Zino Guido.
Alpignano. — Fricon Augusto.
Aosta. — Raspino Pietro Ottavio.
Borgofranco. — Balmino Tommaso.
Chieri. — Guglielminotti Giacomo, Ormea Stefano.
Chivasso. — Martano Francesco.
Courgnè. — Gantero avv. Franco.
Germagnano. — Brustia geom. Stefano.
Issime. — Regis dott. Ernesto.
Ivrea. — Martano Giuseppe.
Oulx. — Masino Romolo.
Perosa. — Jenny Jean.
Pinerolo. — Albinolo geom. Guido.
S. Mauro. — Bournique Alberto.
Susa. — Mapelli Luigi.
Vigone. — Rigat Carlo.
TREVISO. — Albuzio nob. dott. Italo, Baner Mary, Bianchini Alfonso, Hafner Enrico, Speziali Antonio, Testolini Eugenio, Testolini Giuseppe.
Cavaso. — Fornari Silvio.
Conegliano. — Fabris rag. G. B.
Fiera. — Foffano Ferruccio.
Mogliano Veneto. — Vanotti Basilio.
Motta di Livenza. — Garbellotto Ferruccio
Susegana. — Municipio.
Vittorio. — Grünnald Giulio.
UDINE. — Brüll Ludovig, Dall'Amico Francesco, Menotti Coccani rag. Domenico.
Aviano. — Rizzardini Giovanni.
Faedis. — Puppati Severino.
Moggio. — Italico Franz, Tavoschi Ferdinando,
Mortegliano. — Brunich Antonio.
Palmanova. — Cirio Antonio.
Pordenone. — Yanesch Lodovico.
Salice. — Tonon Adone.
S. Giorgio Nogaro. — Foghini Alcide, Foghini Ugo.
S. Vito al Tagliamento. — Circolo « Savoia ».
Talmassòns. — Talotti dott. Giuseppe.
Torsa. — Schwan Max.
Valvasone. — Menini Umberto.
VENEZIA. — Baldi Zenoni, Boch Gino, Brasi Mario, Cisotti Guglielmo, Colussi Umberto, Jesurum cav. Attilio, Occioni Bonaffous Carlo, Orsi Gustavo, Tagliapietra Carlo, Zenoni dott. Luigi.
Dolo. — Bigatello Curzio, Bragato Gino, Salmasi Gian Cesare.
Mira. — Scopinich Mario.
VERONA. — Ravignani dott. Guido.
Malcesine. — Toblini Giacomo.
Peschiera. — Tebaldi Alessandro.
Rivoli Veronese. — Amante Federigo Carlo, Testa Pier Enrico.
Sanguinetto. — Guzzo Giuseppe.
Villabartolomea. — De Vecchi Andrea Liberio.
VICENZA. — Zona Dino.
Cogollo di Thiene. — Dal Collo Augusto.
Longare. — Trentin Ernesto.
Lonigo. — Bellieni Piotro, Frigo cav. avv. Gabrio.
Rocchette. — Fontanari Quinto Antonio.
Thiene. — Pesavento Vincenzo.
Velo d'Astico. — Emanuelli Lorenzo.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Baldo prof. G. B., Cantoni Paolo, Degrassi Francesco, Helmpacher Ezon, Mrcule Luigi, Ricamo Rinaldo, Vardabasso Ermenegildo.
Capodistria. — Filiputti Pioro.
Gorizia. — Do Gironcoli Franco.
Pola. — CELENTANO GEMMA.
Ronchi. — Traversa Attilio.
Volosca. — Tesolini Sigefrido.
TRENTINO. - *Ala.* — Petroro Gino.
Lavis. — Armellini Augusto.
PROVINCIE DIVERSE. - *Villaco.* — Gallizia Ugo.

Francia.

Cette. — Isenberg Albert.
Lionc. — Gérault Albert, Leowengard Edouard.
Nizza. — Beri Edouard, Guillier Alfred, Landau Georges, Romanelli nob. Ermando.
Paris. — De Pawlowski Gaston, Milleret de Bron bar. R.

Monaco Principato.

Leone Giuseppe.

Germania.

Bremen. — WALTE MATHILDE.
Pyrmont. — Herbvechtsmeiw Heinrich.

Grecia.

Atene. — Anastasopolos Spiridion.

Inghilterra.

Londra. — FAGAN FRANCESCA, Frattini Gerardo.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. - *Basilea.* — Buratti Romolo.
Binningen. — Briari Ferruccio.
CANTON DI BERNA. - *Berna.* — Sassi Biagio.
CANTON DI VAUD. - *Territet.* — Balissat Robert.
CANTON TICINO. - *Lugano.* — Quattrini Battista.
Ponte Tresa. — Zanzi Michele.
Stabio. — Manfrini Luigi.

AFRICA.

Egitto.

Cairo. — Suares Andrea.

Tunisia.

Sfax. — Bessis Isaac.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Chicago. — Glanz William, Pullman Gro M.
New Orleans. — Castelli Luigi.

AMERICA MERIDIONALE.

Catarama. — Dodero A. Giacomo, Ferrando Giuseppe.

Brasile.

Porto Alegre. — Calegari Virgilio.
S. Paulo. — Baroni Paolo, Giacobbe Umberto, Isola Enrico, Isola Romanino, Pastore Salvatore, Pelosini Attilio, Reffinetti Alessandro, Rocco Rocco, Scarpini Antonio, Zerlini Ivano.

Repubblica Argentina.

Rio 4° (Cordoba). — Casale E. Alberto.

Posizione dei Soci al 15 luglio 1907

Soci annuali al 30 giugno 1907	N.	56 208
Soci nuovi dal 1 al 15 luglio 1907	»	440
	N.	56 648
Dimissionari, irreperibili, morosi	»	19
Soci annuali al 15 luglio 1907	N.	56 629
Soci vitalizi al 31 dicem. 1906 N. 1259		
» » dal 1 gennaio al 15 luglio 1907 , » 276		1 535
Totale soci	N.	58 164

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5

ANNO XIII - N. 9

SETTEMBRE 1907

GRATIS AI SOCI
DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18 - 50

PARMA

IN OCCASIONE DEL CONVEGNO GENERALE DEL T. C. I.

21, 22 Settembre, 1907

Sabato 21 Settembre

RICEVIMENTO AL MUNICIPIO
VISITA DI MUSEI
BANCHETTO

Domenica 22 Settembre

RADUNATA VOLONTARI A.C.
GITA A TORRECHIARA
COLAZIONE

22 Settembre

ORE 16 PREMIAZIONE

22 Settembre

ORE 20,30 SERATA DI GALA

Panorama di Parma (*Fot. Lombardi*).

Sguardo Storico.

E' varia l'opinione degli storici circa l'origine di Parma. L'insigne P. Affò reputa risalga al console M. Emilio Lepido, il quale costruendo la grande strada militare da Rimini a Piacenza, che ebbe nome di *Emilia*, la interrompeva tratto tratto con località munite ed atte così a far fronte alle eventuali invasioni nemiche, come a frenare le defezioni dei popoli finitimi. In una di queste località sarebbe sorta Parma, così chiamata dalla forma assunta e rassomigliante a quella di uno scudo allora denominato *Parma*.

Attraverso numerose vicende di pace e di guerra, di benessere e di miseria, saccheggiata da Attila nel 452, conquistata da Carlomagno nel 723, Parma è nel 920 in gran parte distrutta da un incendio. Ricostrutta, dopo altre vicende di guerre e di conquiste, è nel 1005 e 1006 travagliata da gravissima peste, finchè sotto Arrigo II, nel 1014, ha nuovamente pace; ed è appunto in questo tempo che, sotto gli auspici del vescovo Ugo, si fonda il nostro studio.

Dopo Arrigo III, Parma è avvolta nello scisma, per i vescovi Cadalo, Eberardo e Giberto de' Giberti, contro il Pontefice. Fu Cadalo che, venerato come antipapa, gettò le fondamenta del nostro Duomo.

Fedele al Barbarossa, Parma concorre nella Lega contro Milano (1158), si costituisce poi in Repubblica nella pace di Costanza in seguito alla Lega Lombarda, nella cui storia essa vanta splendide pagine.

La Cattedrale e il Battistero. (*Fot. Alinari*).

Dal 1183 al 1303 Parma si regge a libertà. Poi passa in signoria a Giberto da Correggio, a Papa Giovanni XXII, a Lodovico il Bavaro, a Giovanni da Boemia, al Terzi, agli Estensi, agli Sforza; e fino al 1447 rimane sotto Filippo Maria.

Dopo il dominio di Francesco Sforza, di Lodovico il Moro, dei Francesi, Parma cade in potere dei Papi; e Paolo III Farnese nel 1545 la cede in investitura al figlio Pier Luigi, la cui stirpe, potente ed illustre, dominò fino ad Antonio ultimo duca, morto nel 1731, senza prole.

Succeduto Carlo I Infante di Spagna, dopo il 1736 Parma passa per dodici anni agli austriaci; poi per il trattato di Acquisgrana torna, con Piacenza e Guastalla, alla casa di Spagna. L'infante D. Filippo, illuminato dal celebre ministro Du Tillot, nel suo governo, tanto incoraggiò le arti e le scienze che Parma ebbe nome di Atene d'Italia.

Nel 1802 incominciò la dominazione francese, e, caduto l'Impero, Parma fu data a Maria Luigia d'Austria, saggia e munifica sovrana.

Pel trattato di Parigi del 1847, Parma passò a Carlo II di Borbone, che abdicò nel 1849 a favore del figlio Carlo III, morto pugnalato nel 1854. Quattro anni resse ancora il Ducato la vedova Luisa Maria di Borbone, pel figlio Roberto, fino a che gli Stati con spontaneo plebiscito univansi al Piemonte.

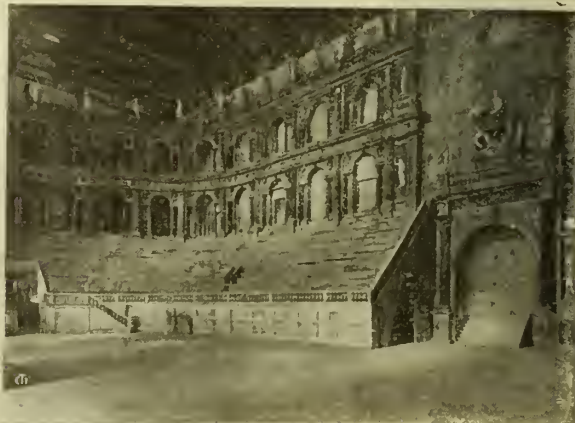
In mezzo alle fortunose vicende della sua storia rifulsero a Parma le lettere, le scienze e le arti; e troppo lungo sarebbe l'enumerarne gli illustri cultori che vi ebbero i natali. Basti citarne alcuni; nelle lettere: il Grapaldo, il Pico, il Marmitta, l'Affò, il Pezzana, il

Interno della Chiesa di S. Giovanni Evangelista. (*Fot. Alinari*).

Mazza, il Giordani; nelle scienze: il Libaschi, il Bobbio, il Rubini, Ambri, Pelacani, Melloni, Romagnosi, Tommasini; nelle arti: L'Anselmi, il Mazzola o Parmigianino, il Bertoia, il Tinti, il Borghesi, lo Smeraldi, l'Antelami, L'Isac, il Toschi, il Verdi.

* * *

I turisti che, disponendo di poco tempo, vorranno dare un rapido sguardo ai capolavori d'arte che Parma racchiude visiteranno i principali monumenti quì appresso indicati: Battistero, Duomo, S. Gio. Evangelista, Pilotta col Teatro Farnese, il Museo e la Pinacoteca, Camera di S. Paolo, Teatro Regio, Chiesa della Steccata, il Giardino pubblico.

Battistero. — Nel 1296 si gettarono le fondamenta della superba mole, che doveva superare quella dell'emulo di Pisa. Benedetto Antelami, scultore ed architetto, lo ideò eseguendo egli stesso i bassorilievi delle porte ed attorno l'edificio. Il 19 aprile 1216 vi si battezzò la prima volta, e fu consacrato nel 25 maggio 1270 da Odizzo II vescovo di Parma. E' incerta l'epoca delle pitture del magnifico interno.

Interno del Teatro Farnese. (*Fot. Alinari*).

Duomo. — Sorse in sostituzione di quello che nel 1058 fu distrutto da un incendio. Fu Cadalo, vescovo e poi antipapa, che, insieme coi parmigiani, ne ebbe l'iniziativa, così che nel 1074 fu terminato. Nel 1106 fu consacrato da Pasquale II.

Gli affreschi della volta di questo tempio maestoso sono di Girolamo Mazzola. Lattanzio Gambara dipinse i quadri laterali e la facciata interna; le navi laterali sono di Alessandro Mazzola.

La gran cupola ed i pennacchi sopra il Santuario sono del Correggio. Degno di speciale ammirazione è uno splendido bassorilievo dell'Antelami — la deposizione — in una cappella a destra. Bellissimo è il sotterraneo.

S. Gio. Evangelista. — Fu già dei Benedettini. L'architettura interna, del 1510, è di Bernardino Zaccagni.

Il Correggio dipinse la cupola, che ora di sera si può ammirare illuminata in giro a luce elettrica, i pennacchi, gli ornati del Santuario. Pure del Correggio è il S. Giovanni sulla porta laterale della grande Cappella a sinistra.

Splendido è il coro intagliato da Marcantonio Zucchi e fratelli Testa. Il quadro dell'altare maggiore è di Girolamo Mazzola.

In questa chiesa monumentale sono quadri del Mazzola, dell'Anselmi, del Boni, del Carpi, del Merano, di Cesare Aretusi, del Rondani e del Francia.

L'attiguo convento, bello e grandioso, è occupato ad uso caserma militare.

Pilotta. — Il nome vuolsi derivato da un giuoco, detto *della Pilotta*, che tenevasi in un cortile di questo superbo edificio, il quale sorse sotto Ranuccio I Farnese ed Odoardo suo figlio; in esso sono il Teatro Farnese, il Museo d'antichità, la Pinacoteca.

Teatro Farnese. — Questo imponente teatro fu costrutto tra il 1618 e 1619 da Ranuccio Farnese, e ne fu architetto G. B. Aleotti d'Argenta. Le decorazioni sono di Lionello Spada, le stuccature e le statue di Luca Redi. Esso fu aperto a spettacolo il 21 dicembre 1628 per le nozze del duca Odoardo con Margherita de' Medici, ed altre otto volte, l'ultima delle quali il 6 di ottobre 1732, vi si ebbero grandiose rappresentazioni.

Pinacoteca; veduta della Galleria. (*Fot. Alinari*).

Abbandonato fu poi, e patì enormi devastazioni negli ornamenti, tutti in legno. Il tetto fu ricostruito nel 1867.

Museo d'antichità. — Fu fondato nel 1759 da D. Filippo di Borbone. Vi si conservano antichità romane scoperte a Velleia ed in Parma, oltre 20 mila monete e medaglie greche, romane e medioevali, e la preziosa moneta di Carlomagno che credesi sia la prima coniata per la città nostra.

Tra le più preziose antichità romane havvi la *Tavola Traiana* e quella della *Lex Rubria Galliae Cisalpinae* rinvenute a Velleia.

Vi si ammirano antichità etrusche, sepolcreti, antichità egizie, mummie, oggetti di popolazioni barbare, sculture, ceramiche del medio evo, arazzi ed altri tesori, i quali rendono questo Museo uno de' più notevoli d'Italia.

Pinacoteca. — Questa Galleria occupa in Italia uno de' precipui posti per l'abbondanza de' dipinti e per lo splendore di molti di essi.

L'inizio risale a Filippo I di Borbone.

Fra i tanti capolavori basti citare i quadri meravigliosi del Correggio, del Parmigianino, di Raffaello, di Tiziano, di Leonardo da Vinci, del Cima, del Murillo, del Guercino, del Francia, del Caracci, e le incisioni del Toschi.

Chiesa della Madonna della Steccata.

A poca distanza dalla Pinacoteca, ed alle dipendenze della medesima, è la *Camera di S. Paolo*, ove si ammirano affreschi del Correggio rappresentanti il *ritorno di Diana dalla caccia*, che i dotti dell'arte reputano siano tra le più pregevoli opere create dal magico pennello.

Teatro Regio. — Auspice Maria Luigia, sorse questo teatro nel 1821. Nicola Bettoli ne fu l'architetto. Il soffitto, rappresentante i principi della lirica, fu dipinto dal Borghesi di Parma. Pure del Borghesi è il magnifico sipario di cui è soggetto il *Trionfo della sapienza*.

L'inaugurazione fu fatta la sera del 16 maggio 1829 con *Zaira* di V. Bellini ed il ballo *Oreste* di Cortesi.

Chiesa della Steccata. — Uno steccato di legno che circondava una immagine della Vergine in un Oratorio, che fu atterrato, diede origine a quel nome. Nel 1521, architetto Bernardino Zaccagni, fu costruito il bellissimo tempio, terminato nel 1539.

Vi dipinsero Michelangelo Anselmi, Lionello Spada ed altri. Di G. Sous sono i quadri del coro. La cupola è di Bernardino Gatti.

Giardino pubblico. — Attraversato il cortile della Pilotta, e varcato il nuove Ponte Verdi, si entra in questo vasto e delizioso giardino dai lunghi viali, adornati di statue e vasi di marmo, pregevoli opere del Boudard.

Il sontuoso palazzo, ora Scuola di tiro, fu fatto fabbricare nel 1565 da Ottavio Farnese, e contiene pitture del Caracci, del Baglioni, del Bertoia e di altri.

* * *

Belle e spaziose sono le piazze Garibaldi, del Parmigianino, del Duomo, della Ghiaia. Pure belli i palazzi del Comune, Regio o della Prefettura, quello Sanvitale, della Università, della Finanza e delle Poste, che tra breve sarà compiuto.

Cinque ponti: *Umberto*, *Caprazucca*, di *Mezzo* e *Bottego* uniscono le due parti della città, divise dal torrente Parma.

In provincia meritano speciale menzione i Castelli di Torchiara, di Montechiarugolo, di Fontanellato, i bagni di Salso e Tabiano coi castelli di Tabiano e Bargone. Un breve cenno illustra solamente il castello di Torchiara, siccome quello che sarà oggetto di una speciale escursione del Convegno.

Castello di Torchiara. — Sorge, a 15 chilometri dalla città, su di un colle in mezzo alla vallata del Parma, contrafforte delle ultime pendici dell'Appennino, donde la vista spazia sulla grande pianura Emiliana-Lombarda, incorniciata all'orizzonte dalle Alpi.

Palazzo della Prefettura. (*Fot. Benedini*).

Questo castello, che i turisti visiteranno nel secondo giorno del Convegno, fu fondato nel 1448 da Pier Maria Rossi, ed è uno dei più belli del secolo XV, non solo dell'Emilia, ma anche d'Italia. Ha quattro torrioni, in uno de' quali è la cappella di S. Nicomede con pregevoli opere d'arte, e contiene bellissime sale decorate di affreschi di Cesare Baglione. Mirabile è la così detta *Camera d'oro*, nella quale sono istoriati gli amori di Pier Maria Rossi colla vaga comense Bianchina Pellegrini, moglie del nobile milanese Melchiorre d'Arluno.

Torchiara ebbe per splendidezza di soggiorno il primato fra tutti i castelli della provincia. Fu preferita dimora dei Farnesi, principalmente di Alessandro e del figlio Ranuccio, che nel 1600 vi conduceva, con tutta la corte, la sposa Margherita Aldobrandini.

***

Ed ora, salve ai turisti che Parma sarà orgogliosa di ospitare.

C. N. GATTI.

Programma del Convegno.

Sabato 21 settembre:

Dalle ore 7 alle 10 — Arrivo e ricevimento delle squadre.
Ore 11 — Ricevimento offerto dal Municipio nel R. Teatro — Inaugurazione della bandiera offerta dalle dame parmensi al Consolato del Touring — Inaugurazione dello stemma di Parma sul gonfalone delle donne italiane — Inaugurazione della bandiera dell'Unione Sportiva Parmense.
,, 13 — Visita ai Musei.
,, 14 — Inaugurazione del nuovo Ippodromo
,, 20,30 Banchetto in onore della Dir. Gen. del T. C. I.

Domenica 22 settembre:

Ore 6 — Radunata dei Volontari Ciclisti e Automobilisti.
,, 7 — Partenza per il Castello di Torrechiara (chm. 17).
,, 8 — Partenza dei tiratori dal Poligono di Ponte Taro.
,, 10 — Colazione allo storico Castello.
,, 14 — Sfilata nelle vie principali della città.
,, 16 — Premiazione. — 20,30 Serata di gala al R. Teatro.

Il Convegno di Perugia

Nei giorni 24, 25 e 26 agosto si svolse a Perugia, con ottimo successo, il Convegno del Touring.

Sino dalla mattina del giorno 24 arrivarono nella splendida capitale dell' Umbria le rappresentanze di Forlì, Fabriano, Assisi, Lucca, Cesena, Grosseto, ecc.

La sera dello stesso giorno, alle ore 18, giunse in automobile il direttore generale comm. Johnson con altri membri della Direzione.

Alle ore 19 giungevano le squadre della Velocipedistica Romana e della Postelegrafica di Empoli; e più tardi le squadre di Siena e della Forza e Coraggio di Roma.

Ancora la sera del 24 il Consolato perugino del Touring e la presidenza del Veloce Club offrirono un banchetto alla Direzione generale del Touring, rappresentata dal comm. Johnson, dall'avv. F. Guasti, dal cav. Vigliardi Paravia e dal signor Achille Negri, console a Milano.

Alle ore 10,30 del 25 al teatro Pavone si compì la cerimonia dell'applicazione dello stemma di Perugia al vessillo del Touring Club Italiano inauguratosi nel 1902 a Ferrara per iniziativa delle dame di quella città.

Il vessillo porta gli stemmi delle città di Ferrara, Roma, Ascoli, Siena, Reggio Emilia, Milano e Perugia. Il sindaco Valentini recò il saluto della città alla Direzione del Touring e a tutti gli intervenuti. Maioni, console del Touring a Perugia, tessè la storia dello stendardo donato al Touring e sciolse un inno alla potente Associazione sportiva. A nome delle dame del Comitato di Perugia pronunziò applauditissime parole la contessa Valentini-Mavarelli, che scoprì lo stemma di Perugia sullo stendardo. Il comm. Johnson, portò il saluto del Consiglio direttivo del Touring. Parlò brevemente dell'organizzazione del sodalizio, forte di sessantamila associati e accennò alla nota gentile portata dalle dame intervenute.

Alle ore 11 fu offerto al Municipio un *lunch* nel salone dei Notari. Alle ore 12 ebbe luogo il banchetto di 500 coperti al teatro Turreno. Numerosi e applauditi i brindisi.

Erano presenti le carovane ciclistiche e automobilistiche di Aquila, Vicenza, Parma, Milano, Siena, Gubbio, Bologna, Macerata, Torino, Foligno, Sulmona, Jesi, Spoleto, Roma, Cingoli, Firenze, Pesaro, ecc. Mandarono adesioni moltissime città d'Italia. Notevoli anche le adesioni di Zara, Pola, Trieste, Rovereto, Trento.

Nel pomeriggio i congressisti visitarono l'esposizione d'arte antica.

Alle ore 18,30 si inizia il corteo ciclo-automobilistico, partendo da piazza Danti. Percorrendo il corso Vannucci, il viale Carlo Alberto e il corso Cavour, si fermò al Frontone, ove si procedette all' assegnazione dei premi.

Il giorno 26 molti dei convenuti fecero una gita ad Assisi, ove si ebbero le più liete accoglienze.

Venne offerto loro un vermout d' onore. Alle 12 seguì un banchetto riuscitissimo dove parlarono il Sindaco Huber e il cav. Adami di Bologna, il più anziano ciclista intervenuto. Egli portò il saluto di Bologna al Consolato di Assisi e Perugia. Fu festeggiatissimo. Quindi si iniziò la visita dei monumenti.

Perugia.

1. Porta urbica etrusca o Arco di Augusto. — 2. Palazzo della Prefettura. — 3. Sala dei Notari in Municipio. — 4. Chiesa dei Santi Andrea e Bernardino. — 5. Chiesa di S. Pietro. — 6. Il Coro della Chiesa di S. Pietro. — 7. Piazza del Municipio e Palazzo Municipale. — 8. Fontana Maggiore.

VIGNOLA

Vignola si prepara a celebrare il quarto centenario del legislatore dell'architettura, del sommo Jacopo Barassi detto il Vignola, che nacque appunto in Vignola (presso Modena) il primo ottobre 1507 e che portò e rese illustre per primo il nome della terra natale, asilo di pace ai genitori fuggiaschi dalla capitale lombarda.

Monumento del Vignola.

Bologna erudì il Vignola, Roma gli schiuse i tesori dell'antichità classica ne' giorni in cui si intristiva il crepuscolo dell'arte italiana e della grandezza e della gloria. Allora gli uomini ricorsero di nuovo all'antichità in cerca di luce; ed il Vignola, disegnando gli edifizi romani, trovò la misura e il ritmo che venivan meno all'arte. Quel ritorno all'antico, così superficiale a mezzo il secolo XVI, nell'architettura fu penetrante, mercè il Vignola, più conscio delle fonti della bellezza, delle leggi della forma più scrutatore. Tanto appare nelle costruzioni ordinate e regolari, armoniche del maestro a Bologna, nel portico di Banchi; ad Assisi in S. Maria degli Angeli; a Roma nella villa Giulia; a Caprarola nella grandiosa villa farnesiana; a Viterbo nel chiostro di S. Maria della Quercia. E il segreto della scienza architettonica espose egli con aurea semplicità, con senso musicale, trattando dei *cinque ordini di architettura* e poi della *prospettiva*, secondo cui le proporzioni devono mutare, prevenendo gli inganni ai quali va soggetta la vista. Così quando la Rinascita ansava gli ultimi aneliti possenti, e il Vasari ne scriveva il testamento, il *Vignola*, amico del biografo aretino, dettò le leggi delle forme belle, segnando con matematico vigore il paludamento dell'arte architettonica.

A Fontainebleau, dove contribuì col Primaticcio e col Serlio a creare una reggia italiana, a Bologna, alla severa ombra di S. Petronio; ad Assisi nel piano della Porziuncola, a Perugia, in vista della rocca Paolina; a Roma, dove i Farnesi con romano animo urgono che egli eriga palazzi e ville e templi, il *Vignola* trionfò. Francesco Guicciardini, Anibal Caro, Daniele Barbaro vantarono l'architetto, successore di Michelangelo come capomastro di S. Pietro in Vaticano. Imperatori e Papi s'inchinarono al sovrano dell'arte che riposa nel Pantheon presso Raffaello eterno.

Casa a Vignola ove nacque il Vignola.

***

Le onoranze a Jacopo Barozzi hanno a presidente del Comitato d'onore il prefetto comm. Adolfo Venturi, e a presidente del Comitato esecutivo il rag. Pietro Muzzioli, sindaco di Vignola, che è l'anima di tutto il movimento.

Il programma dei festeggiamenti comprende anche per il giorno 6 ottobre, un *Convegno turistico regionale* con numerosi premî.

***

Il territorio di Vignola è posto sulla riva sinistra del Panaro, proprio dove le colline le quali fin quì han fatto argine al fiume, si allontanano per comprendere una parte di terreno piano coronato da ridenti poggi. Questa parte piana si divide poi naturalmente in due, una detta *alte* che forma le basi alle circostanti colline, l'altra detta *basse* che è allo stesso livello del fiume ed è coperta da fertilissimi orti e frutteti che nella primavera presentano a chi guarda dalla strada alta l'a-

Ponte e Castello di Vignola.

spetto di un immenso giardino e costituiscono la ricchezza principale del paese.

La rocca è stimata una delle più belle d'Italia; s innalza sovra un grande masso detto volgarmente *Tufo* che invece è un calcare compatto che non impast coll'acqua, che regge al suo impeto, ma cede invece alla forza distruggitrice del gelo. Sono ben conservate le traccie dell'antico fossato, dei recinti, dei ponti levatoi, delle saracinesche. Le torri poi, i ballatoi, le caditoie, le porte ferrate sono intatti. Nel cortile si distinguono bene dalla struttura le parti della muraglia che furono costruite in epoche diverse. Nelle sale del Castello si fanno lavori per iscoprire i dipinti antichi che furon nel secolo scorso miseramente intonacati e il prof Grandi con abile mano è intento a ritoccarli e ridarl come erano in antico.

Palazzo Boncompagni a Vignola. Architettura del Vignola.

Il Palazzo dei Principi Buoncompagni è ornato d una scala a chiocciola di costruzione barozziana e merita di essere visitato.

Il Ponte Muratori che mette sul territorio di Savignano offre una incantevole vista della valle del Panaro e dopo esso si sale per una strada comoda carrozzabile veramente pittoresca allo stabilimento climatico di Guiglia distante chilometri 12 e alto m. 490 sul livello del mare. Poco distante di quì si trovano i sass di Rocca Malatina e l'antica Pieve di Trebbio (di recente restaurata) in amenissime posizioni.

Vignola riconoscente ai suoi figli illustri invita quanti hanno il culto del bello a recare fiori di ricord in quest'anno di grazia 1907 alla casa del maestro ch da quattro secoli insegna.

A. F.

Il primo Convegno regionale veneto ra consoli del Touring indetto pel 20 settembre è stato prorogato invece ıl giorno 22 (domenica) per aderire alle richieste fatte da noltissimi consoli impossibilitati ad intervenirvi nel giorno orestabilito in causa della ricorrenza patriottica.

Il programma rimane invariato come segue: Domenica 22, ore 15, nella sala superiore del Restaurant Bauer, ricevimento del Consolato Veneziano ai colleghi e seduta generale. Ore 19 banchetto sulla terrazza a mare del Lido.

Perchè questo primo Convegno possa assumere maggior approvazione e importanza, e possa quindi esplicare più benefiche iniziative turistiche, il Consolato Veneziano rivolge ai colleghi di tutta la regione Veneta, della limitrofa Venezia Giulia e del Trentino un caldo appello perchè vogliano inviare al più presto la loro adesione alla sede del Consolato al *Florian*, piazza S. Marco, Venezia.

Bagni di Casciana. — Il 28 luglio, come si è a suo tempo annunciato, ebbe luogo a Bagni di Casciana, per iniziativa del locale Consolato del Touring rappresentato dal signor Vincenzo Lischi, un Convegno del Touring, il quale si svolse con un complesso programma di festeggiamenti e diede occasione anzi ad un Congresso sulla viabilità della Toscana, con due interessanti relazioni dei signori Orlando Spagnoli ed Orlando Mariottini, console di Morrona.

Dopo il Congresso, il quale si chiuse con un ordine del giorno invocante dei provvedimenti efficaci per migliorare la viabilità in quelle regioni così turisticamente interessanti, ebbe luogo la sfilata delle squadre partecipanti al Convegno ed infine la premiazione.

L'escursione ciclo alpina nel Trentino della "Ciclisti Veneziani,, — La gita ciclo-alpina della S. C. V. non poteva ottenere più completo successo. Oltre venti, tra i quali una signora, erano i partecipanti. La gita era organizzata e diretta dal direttore sportivo Giuseppe Zanetti. I partecipanti ad essa, partiti dalla sede di Mestre, la sera di mercoledì 21 raggiunsero verso le 21 Montebelluna dove pernottarono. La mattina del giovedì,per tempo partirono per Cornuda, sostarono a Feltre ripartendone quindi per Fiera di Primiero, dove giunsero verso le 21 accolti cordialmente dai soci di quel Club Ciclistico e dal dott. Ben, sindaco di Primiero. All'Albergo Orsingher ebbe luogo il pranzo. La mattina del venerdì sotto una fitta pioggia, i gitanti salirono a piedi la bella strada attraverso i boschi conducente a S. Martino da Castrozza, ove dovettero sostare in causa del pessimo tempo. Col cielo ritornato sereno e con un freddo intenso la mattina seguente salirono al Passo di Rolle (m. 1994) che trovarono coperto di neve. Riprese le biciclette, divisi a gruppi, cominciarono la discesa, scendendo la ripida strada resa ancora più pericolosa dalla neve e dal fango. Dopo una breve sosta a Paneveggio giunsero a Predazzo dove ebbero cordiali accoglienze da una squadra e dalla presidenza del Club Ciclistico Alto Avisio. Poco dopo una tavola fiorita riuniva Veneziani e Trentini ad una colazione improntata alla più fraterna allegria.

Accompagnati dai Trentini i Veneziani ripresero la marcia verso le 14 per la Val di Fiemme giungendo a Cavalese dove erano attesi per una nuova accoglienza festosa. Ripresa la discesa filarono rapidamente verso Trento.

A porgere il benvenuto alla forte squadra veneziana erano intanto corsi incontro numerosi ciclisti trentini e con automobili il presidente degli "Alpinisti Tridentini,, signor Lacher, ed i signori Moncher, Scottoni ed altri. La S. A. T. ed il Veloce Club vollero dare in onore degli ospiti all'Hôtel Trento, un banchetto, finito con varî brindisi.

Domenica mattina per la Val Sugana ripassarono il confine a Tezze, e percorrendo il Canal di Brenta, giunsero, verso le 18 a Bassano, e proseguirono per Castelfranco, dove erano venuti ad incontrarli una cinquantina di consoci, fermandosi a pranzare tutti uniti.

Verso le 23 raggiungevano la sede sociale dopo quattro giornate di viaggio, e dopo aver compiuti circa 300 chilometri, senza che alcun incidente turbasse la riuscitissima gita.

Trieste — Si è costituita a Trieste la Società Ciclistica *Liberi e Forti*. A presidente fu eletto il signor Fornarini.

Fivizzano — Il 29 del corrente settembre avrà luogo a Fivizzano un convegno turistico.

Giro di Sicilia in bicicletta — La gara per il giro di Sicilia in bicicletta indetta dal giornale *Il Mezzogiorno Sportivo* di Palermo,è stata rinviata al 2-13 ottobre p. v. Intanto le iscrizioni sono aperte presso il Comitato esecutivo,, Giro di Sicilia ,,, via Maqueda, 217 - Palermo. Il percorso è di 1033 chilometri.

Schiera ciclistica garibaldina. — La squadra ciclistica di Pescara, già ricca di medaglie e premi, intervenne al Convegno ciclistico di Solmona, ove ottenne il diploma d'eccellenza per l'organizzazione. Si inaugurava in quel

giorno a Solmona una lapide a Garibaldi; i componenti la squadra di Pescara si presentarono tutti in camicia rossa; e ciò sollevò l'entusiasmo e gli applausi della folla.

Grottamare. — Una festa turistica si ebbe quì in occasione della consegna d'una pergamena al console del Touring che istituì il Club Ciclistico locale *Robur* che conta numerosi soci e che anche nell'ultimo convegno del 15 agosto a Sinigallia ha guadagnato molte medaglie e premi.

La pergamena è opera del Contratti di Macerata; e fu offerta durante un banchetto nel villino Trento. Parlarono inneggiando all'opera del fondatore cav. Speranza, il presidente effettivo del Club sig. Pio Salvi, il f. f. sindaco cav. Ricciotti, il sig. Danieli, l'avv. cav. Citeroni, il nobile Tavanti Chiarenti e i sigg. Petrelli e Mecozzi.

Una gita chiuse la festa. La fanfara del Club stesso rallegrò con varie marcie.

Zogno (Bergamo). — Il giorno 8 settembre avrà luogo in Zogno (Valle Brembana) un Convegno turistico con corse podistiche e ciclistiche, promosse dalla Società Pro Zogno, di cui è presidente il nostro capo Sezione legale avv. Bortolo Belotti.

Le corse ciclistiche si svolgeranno sul percorso Zogno-Villa d'Almé-Zogno.

Le corse podistiche presentano poi una caratteristica insolita che la rende particolarmente interessante, in quanto dovranno svolgersi sul percorso Zogno, vetta del Monte Canto-Zogno: tempo massimo due ore.

Sono stabiliti ricchi premi e cioè due coppe d'argento offerte l'una dall'avv. Belotti, l'altra dall'on. Carugati, deputato del collegio, e inoltre medaglie d'oro, d'argento, ecc.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli	N.	2619	L.	35 548
Provincia di Cosenza	,,	,,	5	,,	50
Comune di Brandizzo	,,	,,	2	,,	40
,, Gattico	,,	,,	2	,,	20
,, Marmirolo	,,	,,	6	,,	50
,, Ospedaletto Euganeo	,,	,,	1	,,	20
,, Quarona	,,	,,	1	,,	20
,, Sesto S. Giovanni	,,	,,	1	,,	20
,, Soncino	,,	,,	2	,,	20
,, Spezia	,,	,,	3	,,	60
Brunetta d'Usseauxconte Eugenio	,,	,,	1	,,	25
Colombo Edoardo Milano	,,	,,	1	,,	10
Cuneo Angelo, Soncino	,,	,,	1	,,	10
Lombardi Vincenzo, Biella	,,	,,	1	,,	25
Pallavicino march. Domenico	,,	,,	2	,,	40
Ricordi Sessa e C., Milano	,,	,,	1	,,	20
Tonelli cav. ing. Carlo, Fivizzano	,,	,,	2	,,	35
Ufficio d'Arti, Saluzzo	,,	,,	1	,,	20
Totale	Cartelli	N.	2652	L.	36 033

LE STRADE

Come si prepara un Circuito.

Nel momento in cui salivo nell'automobile in compagnia dell'ing. cav. Gola, direttore dei lavori, per percorrere insieme e rendermi esatto conto dei lavori di preparazione del Circuito di Brescia, confesso che ero agitato da insistenti dubbi, sul conseguimento di una preparazione stradale che corrispondesse adeguatamente all'importanza del grande avvenimento automobilistico.

Man mano però che procedevo nella mia ricognizione, che potevo rendermi conto dello stato delle cose, di tutto quanto si era già fatto, di quanto rimaneva e si contava di fare nel tempo ancora disponibile, i miei dubbi andavano dissipandosi; ed è con un intimo senso di serena fiducia, che prendo la penna per riferire sull'interessante argomento di attualità tecnico-sportiva.

I dubbi a cui ho accennato, traevano origine dalla mia conoscenza delle condizioni generali delle nostre strade, le quali, salvo eccezioni, costituite da massicciate deficienti di forma e consistenza e per qualità e quantità di materiale, non facilmente possono ridursi ed essere convertite, ed in breve tempo, alla funzione di una pista su cui deve svilupparsi una gara mondiale.

La Commissione esecutiva dell'A. C. di Milano per la preparazione della strada, composta dal conte Martinoni, dal dott. Aldo Weill-Schott e dal cav. Mercanti, conscia della gravità del mandato ricevuto aveva disposto le cose in modo di entrare in possesso dei 60 chilometri di strada formanti il circuito fin dallo scorso aprile.

I primi provvedimenti presi se potevano dare affidamento sulla loro efficacia e buona riuscita, non erano

I lavori al sottopassaggio della ferrovia.

però tali da tranquillare sulla rapidità delle operazioni, primo elemento in questi casi; ond'è che in seguito ad una visita accurata del circuito praticata dall'egregio ing. cav. Italo Vandone, ingegnere capo della provincia di Milano, che col sussidio anche di assaggi fatti nelle massicciate, abbozzò il programma dei lavori di adattamento, vennero questi affidati alla Società ing. Gola e Conelli di Milano, che in parte li assunsero sotto forma di appalto, ed in parte come direzione tecnica sotto il controllo del Comitato Esecutivo.

Il circuito, che non descriverò, perchè a tutti noto, venne diviso in tre tronchi e cioè: Strada Veneta, Strada della Fame e Strada Mantovana, con sottopassaggio alla ferrovia.

Accenno subito a questo sottopassaggio che venne costrutto col concorso dello Stato, della Provincia e del Comune; esso portò la costruzione a nuovo di oltre un chilometro di strada, ma venne finalmente a liberare la città di Brescia dalla schiavitù di un passaggio a livello alle porte della città, che costituiva un incaglio

Spazzatrice Gola-Conelli.

perenne al transito. Senza il circuito chissà quanto tempo ancora Brescia avrebbe sospirato un'opera così utile e necessaria !

Due potenti compressori stradali stavano lavorando ad assodare la massicciata del nuovo tronco di strada.

I saggi eseguiti avevano rivelato le condizioni non troppo soddisfacenti della massicciata; ma non era in poche settimane che si poteva portare rimedio a tale stato di cose; quindi bisognava provvedere come meglio si poteva a tutte quelle operazioni che valessero a ridare prontamente almeno la forma alla massicciata ; quindi anzitutto spianamento di ormaie nelle parti più brutte (strada della Fame) rappezzi di buche fatti con buoni materiali ed eseguiti razionalmente con inaffiamento e pilonatura; sui punti più critici il compressore a vapore avrebbe portato il suo validissimo aiuto. Nè mancò qualche parziale allargamento in qualche punto, qualche smussatura di risvolte e sopratutto un accurato diserbamento e profilatura dei cigli.

Ultimata questa operazione che doveva costituire la prima base del lavoro, tre potenti spazzatrici meccaniche procedettero ad un'energica spazzatura di tutto il circuito, sussidiate anche dal lavoro di una trentina di uomini che eseguivano la scopatura a mano.

In questa circostanza emerse ancora una volta la superiorità della spazzatura meccanica sia per velocità che per qualità di lavoro; ogni spazzatrice asportava la polvere di ben 10 o 12 chilometri di strada per giorno, di modo che le tre spazzatrici in due giorni poterono spazzare l'intero circuito e l'operazione, così utile ed importante, potè così ripetersi parecchie volte.

Alla spazzatura seguì tosto l'inaffiamento con acqua specialmente nei punti ove si aveva acqua a disposizione, e dove la natura della strada soprattutto lo

richiedeva; dieci carri-botte disimpegnarono convenientemente tale servizio.

Provveduto così per tutto quanto era possibile al miglioramento della carreggiata, rimaneva a disporre per la più importante bisogna in un circuito, e cioè alla soppressione della polvere.

Dopo maturo esame si stabilì di ricorrere alla catramatura ed all'innaffiamento col *Fix*, il noto preparato della Società L. Reinach di Milano, questo preparato richiedendo un abbondante impiego di acqua si sarebbe applicato nei punti più forniti d'acqua; si sarebbe invece ricorso alla catramatura nei punti in cui l'acqua difettava.

Due terzi circa del circuito furono perciò trattati col *Fix*, ed un terzo col catrame.

I nostri lettori certamente ricordano l'articolo pubblicato in questa Rivista nel numero di gennaio sulle esperienze di catramatura eseguite a Nizza colle macchine Lassailly; ora è appunto con queste macchine che rappresentano quanto di più moderno si è praticato in questa materia, che fu provveduto all'incatramatura del circuito.

Manovali al lavoro di spianamento e rappezzatura della strada della Fame.

Due cantieri mobili (perchè man mano procede l'incatramatura il macchinario va spostato) furono impiantati a questo scopo. Un apparecchio completo Lassailly, caldaia e *goudronneuse* modello grande, incatramava da 15 a 20 mila metri quadrati al giorno, ed altro apparecchio di modello piccolo, faceva altrettanto per circa sei mila metri quadrati al giorno.

Per tale lavoro occorsero ben 1500 quintali di catrame liquido; un ben organizzato servizio di carri e di locomotive stradali, serviva ad alimentare i cantieri trasportando le botti di catrame dalle officine del gas di Brescia e di Verona.

Numerose squadre di operai integravano il lavoro alle macchine, e procedevano allo spandimento della polvere e del sabbione sulla superficie incatramata.

Per il trattamento col *Fix* si stabilirono depositi di botti ad ogni due chilometri circa ed in prossimità dei punti di rifornimento di acqua; un primo spandimento venne fatto con soluzione al 10 per cento di *Fix* ed un secondo spandimento con soluzione al 5 per cento. Quindici carri botti disimpegnarono tale servizio con un consumo di *Fix* che s'aggira intorno ai 500 quintali.

In alcuni punti speciali del circuito ove mancava l'acqua e sarebbe stato troppo incomodo eseguire la catramatura, si provvide con un serbatoio di riserva con preparato *Fix* contenente 4 metri cubi, per modo che con una botte rimorchiata da una locomotiva stradale leggiera si sarebbero potuti innaffiare da 8 a 10 chilometri per giorno.

8

Il trattamento sia con catrame che con *Fix* venne preceduto da un'apposita operazione di spazzatura a mano od a macchina.

Con questi mezzi si ha la maggiore fiducia se non di eliminare completamente la polvere (il che non si è riusciti a raggiungere neppure negli ultimi circuiti esteri) di ridurla però al minimo; a tale scopo si è provveduto a riserve di liquido per rinnovare l'innaffiamento dopo la prima corsa nei punti in cui si rendesse necessario.

Con ciò io ho accennato ai lavori principali; ma molteplici altri lavori secondarî si resero necessarî e così rimozione di paracarri in parecchi punti ove potevano ingombrare, riempimento di cunettoni, e sopratutto regolarizzazione di curve.

E' noto lo speciale fenomeno che si verifica nelle curve ove le ruote interne degli automobili strisciano scarnando la massicciata; a questo inconveniente che soltanto il rialzamento stradale verso la convessità della curva potrebbe in parte diminuire, si tentò di porre riparo, incatramando le porzioni di strada a curve ristrette.

Il circuito, nei tratti in cui parve necessario, è stato isolato con due tipi di barriere, uno per i punti abitati, costituito da ritti di legno distanti due metri e collegati da due filagne pure di legno, ed un tipo in aperta campagna costituito da ritti di legno distanti tre metri e collegati con fili di ferro intrecciati.

Apparecchio Lassailly per il riscaldamento a vapore del catrame (piccolo modello).

In ogni punto abitato per impedire l'attraversamento della strada furono costruite apposite passerelle di legno onde permettere ai pedoni di portarsi dall'uno all'altro lato della strada.

Gli undici capicantonieri che stanno sul circuito, in tutto il periodo precedente e durante la corsa hanno avuto numerose squadre di operai ai loro ordini per provvedere immediatamente a qualunque guasto od emergenza.

Non ho potuto avere dati precisi sul costo di questa preparazione; credo però di non andare errato nel ritenere che esso si aggirerà fra le 70 e le 80 mila lire.

Quando questo mio resoconto verrà pubblicato, la corsa di Brescia sarà un fatto compiuto, ed allora si vedrà come abbiano corrisposto ai preparativi i fatti.

Io però non temo di affermare fin d'ora che come preparazione del terreno si è fatto tutto quanto di

meglio era possibile di fare compatibilmente collo stato preesistente delle strade e colla ristrettezza del tempo; e non si risparmiarono i mezzi più moderni e più efficaci per ottenere un buon circuito. Le illustrazioni che accompagnano questo articolo danno un'idea dell'importanza del lavoro compiuto.

Ed io oso affermare qualche cosa di più, ed è che

Carro-botte per inaffiamento del catrame caldo.

le strade costituenti il circuito risentiranno ben oltre il periodo delle corse il beneficio di questa preparazione per quanto affrettata. Ciò dovrebbe dimostrare alle Amministrazioni il vantaggio grande di molti di questi lavori che dovrebbero penetrare nel servizio normale della manutenzione; niun dubbio che ove ciò si facesse ed in pari tempo si provvedesse anno per anno alla sistemazione radicale di qualche tronco di strada, in

Botte inaffiatrice del catrame caldo in funzione (piccolo modello).

un non lungo periodo di tempo si potrebbe notevolmente migliorare tutta intera una rete di strade.

Il Comitato speciale per la preparazione del circuito e l'ing. Gola che infaticabilmente presiedette ai lavori possono essere soddisfatti del lavoro compiuto; a corsa finita si rileverà forse qualche lacuna, qualche imperfezione, qualche inconveniente; ma dell'esito complessivo, dei risultati ottenuti, e degli stessi difetti si trarranno norme utili ed ammaestramento per l'avvenire.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

La Rivista del Touring *docet.*

In relazione a stampa sulla riforma del servizio dei cantonieri delle strade provinciali, la Deputazione provinciale di Arezzo a conclusione delle sue proposte scrive: " Nell'ultima puntata della *Rivista Mensile* del Touring Club Italiano, che si occupa con tanto amore e competenza di questioni stradali, in un articolo di uno studioso e di un esperto, l'ing. Massimo Tedeschi, leggonsi le frasi che ci piace qui riportare, tanto esse sono e sono state profetiche di quel che appunto oggi vi proponiamo di statuire per il nostro servizio stradale.,, Ed a questo punto è riportato un brano di articolo del nostro collaboratore tecnico sulle riforme più opportune per il servizio dei cantonieri nelle strade nazionali.

La relazione della Deputazione di Arezzo conchiude: " E la concordanza delle nostre proposte con i suggerimenti dell'egregio scrittore ci conforta grandemente a proporvi, egregi colleghi, l'accluso progetto di regolamento organico pei cantonieri provinciali, sicuri di aver compiuto opera ad un tempo umanitaria verso una classe laboriosa dei nostri salariati, e grandemente proficua per un servizio che lo incalzante spirito moderno indica chiaramente come essenzialissimo allo svolgersi della vita regionale e nazionale della nostra penisola ,,.

Il nuovo regolamento della provincia di Arezzo adotta molte riforme salutari come la divisione in classi dei cantonieri, il diritto a pensione, i limiti di età, ecc., e noi rileviamo con compiacimento il contributo che riesce a portare in questo campo la nostra rivista.

Segnavie.

Per cura del Consorzio fra il Touring Club, la Federazione Prealpina, la Società Escursionisti Milanesi e la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, venne compiuta in questi giorni dai signori Cesare Morlacchi e Virginio Sorlini la segnalazione a minio numerizzata, dall'Alpe di Veglia all'Alpe Devero per il Passo di Valtendra (m. 2437) e la scatta d'Orogna (m. 2466), secondo il Regolamento approvato da detto Consorzio, numerizzando cioè i luoghi di certa importanza lungo il percorso, e tenendo calcolo delle ore per farne una piccola guida che il Touring venderà a centesimi 10.

Queste due importanti stazioni climatiche, l'una a 1753 l'altra a 1640 metri d'altezza, sono ancora poco conosciute, ma meritano di essere frequentate sia dagli alpinisti che da semplici villeggianti.

All'Alpe Veglia, dove vi è una sorgente minerale acidulo ferro-arsenicale-bicarbonata-solfato miste, ancora pubblica, si va per comoda mulattiera in 5 ore dalla stazione ferroviaria di Varzo, sulla linea del Sempione; all'Alpe Devero si va in 3 ore da Baceno in Val Antigorio.

La segnalazione eseguita dà modo di compiere facilmente una bellissima gita visitando i suddetti piani senza ritornare dalla stessa via.

Strada automobilistica Torino-Reggio Calabria.

Sul progetto (di cui abbiamo parlato nel numero precedente) dell'on. Fazzari per una strada automobilistica da Torino a Reggio Calabria abbiamo ricevuto varie lettere, che pubblicheremo in uno dei prossimi numeri della *Rivista.*

Corneto Tarquinia.

A cagione dei lavori per l'elevazione del ponte sul fiume Marta, presso Corneto Tarquinia, sulla strada da Grosseto a Civitavecchia, il passaggio del ponte medesimo è stato sbarrato ed al transito si sopperisce ora a mezzo di una passerella in legno. I lavori dureranno un anno circa.

Dal passo di Falzárego a Cortina d'Ampezzo.

A parziale modificazione dell'« Annuario dell'Automobilismo » rechiamo a conoscenza degli interessati che l'I. R. Capitanato Distrettuale di Cortina d'Ampezzo ha vietato il transito con automobili per la strada da Cortina fino al principio della nuova strada di Falzárego sotto l'ospizio omonimo.

Il divieto sarà tolto non appena terminati i lavori della strada in costruzione.

Le strade della Valtrompia.

Vanno moltiplicandosi le *Pro;* cioè le Società che si assumono l'incarico, lodevole e degno d'ogni incoraggiamento, di rendere gradito e comodo il soggiorno in quelle località verso le quali si va facendo sempre più intenso il concorso dei forestieri.

L'*Associazione per il concorso dei forestieri* in Italia tratta la questione nelle sue grandi linee, si occupa delle grosse correnti dei turisti, dei trasporti per mare e per terra, delle città principali; e le sue singole Sezioni fanno altrettanto, con armonico lavoro comune, per quanto riguarda una data regione.

Non meno utili sono queste Società più modeste, più locali, e di programma limitato ad una vallata o ad un paese.

Dei sodalizî che si occupano di un'intera vallata può venire citata come modello la *Pro Valcamonica*,

Panorama di Collio.

alla quale così intense ed amorose cure dedicava il compianto avv. Paolo Prudenzini di Breno, morto proprio sulla breccia, e pensando alla prosperità della sua valle. Il programma di quell'Associazione è vasto e complesso, occupandosi di miglioramenti stradali, utilizzazione delle acque, protezione delle belle arti, fondazione di un Museo comunale a Breno, raccolta di memorie storiche e di tradizioni popolari, pubblicazione di guide e di cartoline illustrate, protezione del forestiero, e di quant'altro può servire ad attrarre forestieri in quella valle ed a rendervene grato il soggiorno.

La *Pro Collio*, sorta, sotto lietissimi auspici, nello scorso mese, si è assunto un compito che non si estende a tutta la Valtrompia, ma si limita all'ultima parte di essa, alla bellissima verde e boscosa conca di Collio, ove siede il capoluogo del comune, colle sue frazioni di Tizio, Memmo, S. Colombano e cogli innumerevoli casali e casine sparsi sulle chine, in mezzo ai prati di smeraldo circondati di bosco.

Le comunicazioni della valle.

Le comunicazioni della valle si sono in quest'anno notevolmente migliorate. La tramvia a vapore che sino ad ora andava da Brescia a Brozzo (chm. 23,6) si sta prolungando sino a Tavernole (da Brescia chm. 27); e non è lontano, si spera, il giorno in cui essa giungerà sino a Collio (da Brescia chm. 40). In occasione del prolungamento della tramvia si va di molto migliorando anche la strada provinciale. Peccato che questa (la quale ora finisce a San Colombano, a 3 chilometri da Collio) non possa venire (per ragioni militari) prolungata per il Passo del Maniva (m. 1669) sino a Bagolino, istituendo così una comoda comunicazione fra la Valtrompia e la Valsabbia.

Non si deve quì dimenticare che una bella comunicazione fra la Valtrompia e la Valsabbia già esiste, per quanto troppo meridionale. E' questa la strada provinciale carrozzabile ed... automobilabile che corre (poco più di 20 chilometri) da Brozzo in Valtrompia (m. 410) per la Cocca di Lodrino (m. 736) a Nozza in Valsabbia (m. 310) offrendo una splendida gita a chi da Collio volesse visitare il lago d'Iseo, Montesuello, Bagolino, per ritornare poi *pedibus calcantibus*, a Collio per il passo del Maniva e San Colombano.

Una comoda e larga strada (che potrà venir percorsa non solo dalle artiglierie, ma anche dagli automobili) si sta costruendo, dal genio militare, con partenza dal Passo del Maniva, ma invece di venire in giù essa va in su, ad oltre i 2000 metri d'altezza, tagliando la ripida china sotto la vetta delle Colombine (m. 2215), spingendosi al Monte Ipoferrate (circa m. 2000) donde calerà, dicesi, con un ramo a Breno e con un altro a Collio; donde, se ciò sarà vero, si potrà spingersi sino sotto alla cima delle Colombine in automobile.

La toponomastica delle carte.

Ho nominato il *Monte Ipoferrate*. Tale nome si trova nella carta militare al 75 000; ma esso non è che uno dei tanti nomi errati che si possono leggere in quelle carte, una delle innumerevoli prove delle notevoli difficoltà che si devono superare per istabilire con sicurezza nelle carte d'Italia l'esatta toponomastica. La detta carta porta, ad occidente del Monte Colombine, il nome di *Monte Ipoferrate*. Giunto lassù mi meravigliai nel vedere che lì non c'è alcun monte, ma bensì una comoda e lunga cresta che unisce il *Monte Crestoso* colle *Colombine*, e nel quale s'insellano il *Passo delle Sette Crocette* ad ovest, ed il *Passo delle Colombine* ad est; dal primo si scende nella *Valle Clusona*; dal secondo nella *Valle Grigna;* e le due valli si uniscono poi in una, che scende a Breno.

Ebbene; sotto quel fantastico *Monte Ipoferrate*, sul versante di Collio, vi sono, una più alta dell'altra, tre malghe, dette *poffe ratte*, il che nel dialetto locale si-

Collio; in alto l'Albergo Mella, in basso la Piazza Zanardelli.

gnifica *conche ripide*. Ebbene; da quelle tre *conche ripide* il topografo ha cavato un monte; e le *poffe ratte* sono diventate il *Monte Ipoferrate!*

La stazione alpina di Collio.

Ma ritorniamo alla *Pro Collio*, per dire che essa potrà fare un gran bene. Il paesello è diventato ormai una meta frequentatissima, dopo che (in grazia dell'aria fresca ed asciutta) da circa 24 anni vi fu stabilita una stazione sanitaria estiva per le ragazze di

Brescia, ed a S. Colombano una simile per i ragazzi di Cremona. Da dodici anni a 200 metri dal paese, per merito di Federico Bagozzi, sorse a Collio l'Albergo Mella, con stabilimento idroterapico, e con un parco vasto e svariato che non ha forse il suo secondo in Italia, come appendice d'un albergo; ed altri alberghi, di varie categorie, per tutti i gusti e per tutte le borse, prosperano nel paese, che è a soli 40 chilometri da Brescia, a cui è unito da ottima strada, percorsa di continuo da automobili.

Da Collio si possono compiere innumerevoli passeggiate, per ombrosi viali, nel parco dell'Albergo Mella, sulle due rive del torrente, a Memmo, a San Colombano, ed in quell'immenso parco naturale che copre la china settentrionale del *Monte Pezzeda* (m. 1801). Si può salire alla vetta di questo in tre ore; ed altre salite, tutte facili e belle, si possono compiere sulla dolomitica *Corna Blacca* (m. 2006), sul *Dosso Alto* (m. 2065), e sulle *Colombine* (m. 2215) donde si domina un panorama che va dal gruppo del Bernina a nord sino alla penisola di Sirmione sul Garda a mezzodì.

Chi vuol donare un telescopio?

Di grande interesse è la giterella a Memmo (metri 1007) ove un valente ed operoso sacerdote, don Giovanni Bonomini, presta cure amorose ad un osservatorio meteorologico che è protetto dall'Ateneo di Brescia, dalla Sezione di Brescia del C. A. I., e si tiene in continua relazione coi più noti istituti del genere. Quell'osservatorio è fornito di tutti gli attrezzi necessarî; ma manca di un telescopio; e per fornirlo al benemerito don Bonomini si aprirono sottoscrizioni e si diedero concerti; ma non si raggiungerà la meta se non verranno aiuti... dalla pianura! Verranno? Se fossimo in America sarebbero già venuti; ma siamo in Europa.

Don Bonomini ha pure una raccolta di rocce e minerali del luogo; e delle prime egli apprezza assai un'arenaria rossa (quì detta *sales*) che, a quanto egli assicura, potrebbe, con economia e con maggiore durata, sostituire negli alti forni i mattoni di terra refrattaria. Agli industriali la prova e la risposta! La *Pro Collio* dovrà aumentare quel museo, nel quale dovrebbe venir raccolto, via via, quanto serve ad illustrare la fauna, la flora, la geologia dell'alta valle, non dimenticando la toponomastica, le leggende, tradizioni, memorie storiche, *folklore*, belle arti, costumi, prodotti, risorse, progressi morali e materiali.

La Pro Collio.

La *Pro Collio* si prenderà cura, senza dubbio, di compiere segnavie di passeggiate e salite alpine; porre tabelle indicatrici; stabilire tariffe per le guide e per i vetturali; propugnare l'impianto di alberi lungo le strade; dar consigli riguardanti la pulizia e l'igiene; far conoscere, apprezzare, amare la valle.

Queste piccole Società di abbellimento e di progresso dovrebbero poi cercar di federarsi, di operare, sin dove è possibile, in comune e collo stesso indirizzo, e di accordarsi colla grande *Società per il concorso dei forestieri* e col nostro Touring, ben lieto di appoggiarle.

E per *forestieri* non si devono intendere solo gli *stranieri*. C'è ancor tanto da fare per far conoscere l'Italia agli Italiani, e per migliorare la viabilità, l'alloggio, e per educare albergatori e viaggiatori, e per insegnare come si deve ricevere il forestiero, e come il forestiero deve comportarsi nel paese non suo,

Molto si è fatto, ma molto ancora resta da fare; e continuiamo adunque, ispirati da quell'amor patrio che si può dimostrare ed esercitare anche fuori della politica, sui campi neutri della bellezza, del progresso, del decoro dell'Italia nostra!

OTTONE BRENTARI.

Commissione Strade

La Commissione Strade del Touring Club Italiano sotto la presidenza dell'ing. Pugno ha preso in diverse sedute, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

NOMINA DELLA PRESIDENZA. — Si nomina a presidente l'ing. cav. Francesco Pugno, a vice-presidenti: l'ingegnere Chiodi, l'ing. Tedeschi e l'ing. cav. Gola.

NOMINA DELLA GIUNTA ESECUTIVA. — Si nominano a far parte della Giunta esecutiva sotto la presidenza dell'ing. Pugno, gli ingegneri: Chiodi, Gola, dottor cav. Guastalla, Tedeschi, comm. Bertarelli, Beretta, Pinciroli, il segretario generale del Touring cav. Mercanti.

COMMISSIONE PRESSO IL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. — Si nomina a far parte della Commissione per la manutenzione delle strade nazionali in seguito a richiesta del Touring Club Italiano, il presidente della Commissione Strade presso il Touring, ing. Pugno.

ESPERIMENTI BALSARI IN PROVINCIA DI NOVARA. — Avuta comunicazione che il Consiglio provinciale di Novara col sistema del cantoniere appaltatore ha stabilito di fare un esperimento in grande di manutenzione stradale, si delibera che il Touring faccia eseguire gli esperimenti dai suoi tecnici per avere una relazione esatta e dettagliata. Si delibera altresì di richiedere alla provincia di Avellino il resoconto dell'esperimento fatto collo stesso sistema.

ESPERIMENTI STRADALI SUL CIRCUITO DI BRESCIA. — La Commissione ritiene del massimo interesse di seguire i lavori che si fanno per riattare le strade del circuito di Brescia nei rispetti dei varii problemi che gli si connettono per effetto della corsa degli automobili, e cioè soppressione della polvere, sistemazione delle curve, ecc., ecc.

Si delega alla presidenza della Commissione di assistere all'organizzazione stradale del Circuito di Brescia.

LEGA CONTRO LA POLVERE. — Si sottopone allo studio della Commissione un progetto di costituzione di una Società sul tipo di quelle esistenti in Francia e nella Svizzera dovute all'iniziativa di quei Touring Clubs.

COLORITURA ED ILLUMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO. — Si prende atto e si mandano a sollecitare.

STATISTICA DEL CARREGGIO. — Su presentazione di moduli predisposti dall'ing. capo della Provincia di Milano, ing. Vandone, si manda a fare propaganda perchè si ottenga uniformità in questi studi, in modo che si possa raccogliere un materiale statistico ragguardevolissimo in Italia per lo studio sulla manutenzione stradale.

MANUALE DEL CANTONIERE. — *Tedeschi* presenta il manoscritto del suo lavoro pel Manuale dello Stradino, il quale manoscritto è accompagnato da parecchie illustrazioni. Mentre il presidente si compiace della sollecitudine posta dall'ing. Tedeschi nell'esplicazione del suo mandato, si manda all'Ufficio per curarne la stampa.

STRADA AZZANO-CADENABBIA. — Si richiama l'invito fatto dalla Deputazione di Como per un sopra luogo della Commissione Strade del T. C. I. sul suo avviso di costruzione di due progetti di strada l'una a monte e l'altra a lago. Dopo discussione si approva la relazione *Bertarelli* con voto favorevole pel progetto della strada a lago.

PER UNA MONOGRAFIA STRADALE. — Si presenta lo schema del lavoro per la monografia delle strade in Italia, compendio dei lavori presentati al Concorso indetto dal T. C. I. Segue una vivissima discussione sui termini e sulle basi del lavoro ed infine si nomina la Sotto-Commissione per un'intesa coll'ing. Remondini sulle massime e sui dettagli del lavoro stesso. Si manda intanto ad effettuare un'inchiesta presso le Amministrazioni del Regno nonchè del Genio Civile per poter includere nella monografia un'esatta e completa statistica relativa alle strade d'Italia.

LARGHEZZA MINIMA DELLE STRADE PROVINCIALI. — Dopo ampie discussioni sulle condizioni speciali che limitano molte volte la larghezza delle strade provinciali tenuta lungo il piano stradale, e delle piazzette di deposito, si esprime il voto che avuto riguardo alle esigenze del traffico, si dia alle strade la maggior larghezza possibile e non minore dei 7 metri.

I PIÙ BEI PUNTI DI VISTA D'ITALIA

(Continuazione, vedi numero precedente)

7

IL MONTE GENEROSO.

Il punto di vista che più profonda impressione abbia lasciato nel mio spirito fu il Monte Generoso del quale due volte toccai la vetta, essendovi salito un primo anno da Argegno e nell'anno successivo da Balerna. In entrambe le escursioni la meta si toccò con esito lieto e di lassù volgendo lo sguardo al panorama affascinante, immenso, infinito, che mi sottostava, rimasi per lungo tempo in estasi...

Tutti e tre i bei laghi lombardi di là si scorgevano e primo, come più vicino, il Ceresio, che sottostava rimpicciolito, ma nitido e azzurro con le sue molte diramazioni e penisolette montuose: più lontano un tratto del maestoso Verbano che rassomigliava ad un vasto specchio scintillante al sole: da un terzo lato, infine, il simpatico Lario si scorgeva là dove si biforca dinanzi al lussuoso Bellagio...

Intorno intorno poi stavano le vette biancheggianti delle Alpi nostre, che facevan maestosa corona a quell'amato tratto di Lombardia. Quanto tempo rimasi a contemplare quel panorama sì bello e attraente!

E' questa la gita escursionistica che attrae nel bacino del Ceresio la maggior parte dei visitatori italiani, nonchè stranieri, i quali ultimi più che altri, godono risparmiar tempo e fatica toccando la vetta del monte con la ferrovia che da Capolago, stazione di partenza, porta al Generoso in poco più d'un'ora, malgrado il ripido pendío. Ma la nostra gioventù balda e animosa si valga delle proprie forze al godimento di spettacoli sia pur ardui, che ritemprano il corpo e ricreano lo spirito, come delle forze proprie dovrà sempre valersi a conseguir i molti e nobili ideali della vita.

Ferruccio Inselvini - Milano.

8

SANTA MARIA DELLA GUARDIA.

Il Monte Figogna, sulla cui sommità s'aderge maestoso il Santuario di N. S. della Guardia, è, senza dubbio, un bellissimo punto di vista. Ne ho sentite fare le meraviglie da italiani, americani, francesi, e inglesi, che vi accorrono a respirare l'aria balsamica. A circa 15 chilometri da Genova, verso nord-ovest, si eleva all'altezza di 817 metri sul livello del mare.

Santa Maria della Guardia.

Vi si accede da tutte le parti: da Sestri Ponente, Bolzaneto, Pontedecimo, Campomorone; ma la via più frequentata è quella di Bolzaneto, indicata per la comodità delle cavalcature e delle vetture da montagna. Lassù ce n'è per tutti i gusti: quattro trattorie e un bellissimo ospizio sono sempre pronti alle esigenze dei visitatori. A ponente si gode la vista del mare ligure col panorama incantevole delle due riviere: a levante si distende sotto gli occhi del turista la pittoresca valle Polcevera con tale varietà di villaggi e di paesi da farla degna del pennello di Virgilio: verso nord con strano contrasto orrido poetico gli fa corona la catena dell'Appennino. Il Figogna è troppo poco conosciuto!

Sac. don Gioachino Rebora.

9

MONTE AGLIO.

Di buon grado rispondo alla domanda fatta nella *Rivista Mensile*, poichè a me, che pure ho veduti parecchi bei punti d'Italia, questo che ora cito sembra di molto migliore degli altri.

Una cattiva carrareccia conduce da Durapano a Messercola, piccoli paesetti presso Maddaloni. Dal punto più elevato di essa, cioè dalla sommità del Monte Aglio, quota 412, si gode in questa stagione una veduta splendida.

Avanti e a destra una pianura immensa ricca di vegetazione, intersecata da strade e da canali, popolata di case, di villaggi e di città e in fondo Napoli, il mare, il Vesuvio fumante. A sinistra un panorama tutto diverso, ma non meno bello dell'altro, giù giù in fondo alle Forche Caudine i campi verdi del verde chiaro del granturco e della vite cosparsi di case e paesetti mezzo nascosti tra le piante come quelli di un presepio; più in alto lungo le pendici dei monti il verde glauco degli ulivi e più su fino alla cima dei monti il verde cupo dei foltissimi interminabili boschi.

Io mi trovai lassù l'ultimo giorno delle grandi manovre del 1905 ed in 48 ore avevo fatto più di 60 chilometri a piedi, 25 chilometri in bicicletta ed avevo dormito tre ore appena. Era mezzogiorno, ero stanco, sfinito; ma alla vista di quelle bellezze naturali, a quell'incanto sentii il mio spirito sollevato e lieto, sparì quasi la stanchezza e provai in tutto l'essere mio un senso di dolcezza che non si può descrivere e tale da farmi credere per certo che quello sia uno dei punti più belli d'Italia.

Queste le mie impressioni tali quali le ho provate.

Vincenzo Gaudio, ten. 92, fanteria - Viterbo.

10

MONREALE.

Il più bel punto di vista d'Italia è, secondo me, Monreale (provincia di Palermo).

Da questo punto soltanto si può gedere il panorama dell'immenso territorio che dalla sua amenità prende il nome di *Conca d'oro* su cui siede Palermo. Tutto il panorama di questa città incantevole e deliziosa è goduto da Monreale: da Monte Pellegrino alla Villa Giulia e dal Giardino inglese alla Stazione centrale.

La *Conca d'oro* è luogo per ispirare poeti perchè quivi possono inspirarsi le più belle idealità; è luogo per gli artisti in genere perchè quivi possono trovare uno sfondo insuperabile da dipingere e la materia di qualche dolce concento; quivi è luogo ideale sopratutto per il vecchio che per il peso degli anni sente il bisogno di dolce riposo e di ritemprarsi a migliore e più lunga vita.

Monreale, caro alla storia per avere dato il primo segnale dei Vespri Siciliani nel marzo del 1282, è alto dal livello del mare circa 200 metri e dista quasi 6 chilometri da Palermo a cui è unito da tram.

Francesco Fatuzzo - Mantova.

11

GAINO.

Per me il più bel punto di vista è quello che si gode dalla chiesa di Gaino, distante circa 3 chilometri da Toscolano. Vi si accede per una via carrozzabile molto faticosa.

Chiesa di Gaino.

Di là cominciando da mattina, facendo il giro del lago di Garda, si vedono: il Monte Baldo coi suoi paesi, Castelletto, Torri, Punta S. Virgilio, Bardolino, la penisola di Sirmione, le storiche torri di S. Martino e Solferino, l'isola Lecchi, la Rocca di Manerba, il Monte della Madonna della Neve, la maggior parte della riviera da Salò fino a Toscolano. Volgendo le spalle l'occhio abbraccia una ridente giogaia di Monti fra i quali: Il Lavino, Pizzoccolo, ecc.

Jalsino César - Brescia.

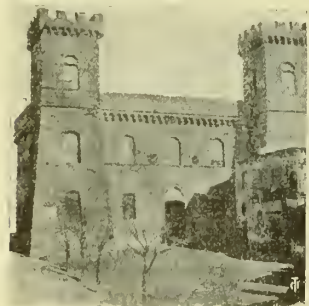
12

ROCCA PRIORA.

Bellissimo tra i bei punti di vista da me goduti è questo ridente Castello Romano, il paese più elevato dei colli tusculo-albani, a 766 m. s. m. Da Frascati (chm. 9) due

Rocca Priora.

strade vi conducono: la via Latina, interessante pei ricordi storici, e l'altra che passando da Montecompatri sale attraverso il bosco, che, secondo Voss, è la più bella strada di montagna d'Italia.

Dalla terrazza del palazzo Municipale lo sguardo può appena abbracciare lo sconfinato orizzonte che si scorge all'ingiro: dai prossimi monti nudi e sassosi di Tivoli e Palestrina l'occhio sale sino alle cime nevose del Gran-sasso e della Maiella, poi si addentra nella valle del Sacco, ampia ed aperta fino alla fontana Frosinone, si arresta ammirato dinanzi alla maestosità dei Lepini digradante sino al solitario Circeo che sembra tuffarsi nel mare di Terracina. E il mare, impedito per un tratto alla vista dalle masse nereggianti dei colli laziali, riappare al di là di Castel Gandolfo con la torre di Ardea con la foce luminosa del Tevere fino a perdersi coi contorni vaporosi dei primi colli etruschi. Giù nella campagna immensa Roma e all'orizzonte lontano i Sabbatini, il lago di Bracciano, il Soratte, solitario guardiano dell'Agro...

Palazzo Municipale di Rocca Priora

Dott. Alfredo Albertini.

13

LA GRIGNA.

I bei punti di vista in Italia si contano a migliaia. Fare la scelta di quello che mi ha fatto maggior impressione mi è imbarazzante.

Dirò solo, ora che sono stabilito a Milano, che io non mi stanco mai di salire (anche per la comodità di averle come si dice, in casa) le " Grigne ,,; le belle e caratteristiche montagne che da Milano si scorgono facilmente nei giorni limpidi, di fianco al Monte Resegone.

Esse si raggiungono e si possono salire comodamente in un sol giorno da Milano, partendo la sera del giorno prima. Vi sono vie facili ed ardite a seconda delle forze e dei gusti. Accennerò a quella che a me dà maggior godimento: Grigna Settentrionale, m. 2410. Da Milano a Mandello in ferrovia (linea di Lecco-Colico). Da quì, a piedi, in 4 ore e mezza, per strada carrozzabile, mulattiera e sentiero, al simpatico Rifugio Releccio del Club Alpino, dove si pernotta e dove si dominano immani ed impressionanti dirupi. Indi pel Canalone Centrale alla vetta in ore 2 e mezza a 3. Appena sotto la vetta vi è un altro comodo Rifugio del C. A. I. Il panorama che vi si gode è splendido e grandioso. Si dominano i laghi e la pianura Lombarda ed una bella porzione della cerchia delle Alpi compreso il maestoso Monte Rosa.

La discesa è consigliabile per il bello ed interessante versante di Esino a Varenna.

Bonfanti Tito - Milano.

14

SANTA MARIA MAGGIORE E CAMPO DEI FIORI.

Non è facile rispondere alla domanda " Quale sia il più bel punto di vista d'Italia ,,. Indicherò due di questi punti.

Fra i molti luoghi bellissimi e pochissimo conosciuti credo ci sia da mettere in prima linea la stupenda ed orrida *Val Cannobina.*

Salendo da Domodossola per la Val Vigezzo si arriva all'altipiano tra *Santa Maria Maggiore* e *Malesco* con un panorama meraviglioso.

Da *Varese* si può salire in poco tempo, attraversando la Madonna del Monte, al *Campo dei Fiori* (m. 1226), ammirando così uno dei più vasti e bellissimi panorama colla veduta oltre della Catena Alpina, e fino alla Guglia del Duomo di Milano, di sette laghi compreso il Verbano, il Lario ed il Ceresio.

Angelo Carcano.

15

MONTE CEPPO.

Il più bel punto di vista che tanto impressionò il sottoscritto fu quello osservato in una mattina di dicembre, prima del sorgere del sole, dalla cima del Monte Ceppo. Per l'eccezionale chiarezza dell'atmosfera il panorama visibile era di una estensione immensa. Guardando a destra la vista si spingeva per tutto il litorale francese fino al lontano Capo d'Antibo; di fronte, a mezzogiorno, tutto il golfo di Genova, la Corsica pareva tanto vicina che si sarebbe detto trovarsi a poche miglia dalla Riviera; rivolgendo lo sguardo a sinistra si distinguevano chiarissime le due Riviere Liguri che da Capo Berta per Capo Mele, Capo di Noli, i monti sopra Genova, e tutta la Riviera di Levante col promontorio di Porto-fino e i monti sopra Spezia, che formano il bacino del mare ligure; e tra questi e la Corsica sorgevano dal mare la Gorgona e l'Elba; — verso nord, la catena delle Alpi marittime dalla Turbia, per Mont'Agel, Taroggia, Marta, Saccarello, giù giù fino al Monte Arnutta sopra il Colle di Nava.

Credo però che una simile distesa di panorama non sia visibile che in quell'ora sopra indicata e con l'atmosfera in assoluta limpidezza.

Altezza di Monte Ceppo, m. 1660 sul livello del mare.

Vie d'accesso per mulattiera, da S. Remo; parte carrozzabile, parte mulattiera da Ceriana, mulattiera da Bajardo e da Triaro.

Mozzetta Giuseppe - Casino.

16

BRUNATE.

Il punto di vista, che mi lasciò un'impressione di grandiosa vastità è Brunate, che colla vista su Como, il primo bacino del lago, il Baradello, la pianura lombarda, le colline, i monti Bisbino, Generoso, ecc., lascia nell'animo dell'osservatore un ricordo indelebile. Eppure un panorama simile sarà gustato e stragustato dai milanesi, ma molto probabilmente poche altre persone delle varie parti d'Italia saranno salite a Brunate, mentre facilmente avranno goduti chissà quanti altri panorami dalle più superbe montagne svizzere! E perchè? Solamente perchè appartengono alla decantata Elvezia.

E' la storia dei cappelli a marca " London ,, fabbricati a Milano. Poveri italiani!...

Abbati Balilla.

17

MONTE BALDO.

Ne ho visti tanti, ma a parer mio, il più bello che io abbia visto, il panorama che maggiormente mi ha colpito e che non si sarebbe mai sazi di contemplare, è quello che si gode dalla vetta del Monte Baldo (m. 2200 sul livello del mare) dove si accede per la mulattiera da Ferrara di Monte Baldo.

La descrizione più pittoresca, il quadro di un pennello prodigioso, il capitolo di una penna sublime impallidiscono davanti alla realtà. E' così grande questa bellezza, e tanti elementi vi concorrono, che occhio e cervello umano non possono essere capaci di afferrarla intera, non che di descriverla.

Giulio F. Gargiulo.

18

CAMATA

Posizione isolata, fresca, ricca di acque e di castani d'alto fusto; altezza quasi eguale alla Villa Dossi Pisani dalla quale S. A. Reale la principessa Margherita di Savoia, accompagnata dal precettore compianto prof. Sora, ammirava

Como visto da Camata.

lo splendido panorama (Como e primo bacino) chiamandolo il più bel punto di vista del lago.

Altezza 350 metri circa sul mare. Dista da Como chilometri 1,5. Vi si arriva da Como in 20 minuti a piedi; seguendo la provinciale verso lo storico colle di S. Fermo; e dopo la prima curva si volta a destra. La strada è buonissima, ombreggiata, tutta carrozzabile.

Alfredo Casanova.

19

LAGUNE DI BISANO

Per conto mio il punto di vista in Italia che mi ha maggiormente impressionato è *Lagune di Bisano* ridotto di pochissime case (tutte di proprietà del signor Battistino Prati, esso pure socio del T. C. I.) a 650 metri circa sul livello del mare.

Dista non molto dal ridente e gentile paese di *Loiano*, dal quale pure l'occhio ammira un panorama incantevole. Da *Bologna* dista chm. 32.

Palazzo Prati a Lagune di Bisano.

La strada per la quale si accede a Lagune è comoda e carrozzabile fino a Bisano; punto nel quale comincia una salita piuttosto ripida della lunghezza di circa chm. 3, dopo la quale si giunge a Lagune.

Il descrivere lo splendido panorama che da lassù si ammira, è un compito difficile. Da un lato la sterminata distesa della pianura avvolta in un velo di nebbia cenerognola; all'intorno una corona di cime ineguali e di dossi superbi, fra i quali si ammirano incantevoli sobborghi.

Giuseppe Forni - Persiceto.

20

ALTIPIANO DEI SETTE COMUNI

Pensate di trovarvi una mattina di settembre nell'Altipiano dei Sette Comuni a 1200 metri sul livello del mare, con uno splendido chiaro di luna, che si confonde coi bagliori dorati dell'aurora, si vela allo spuntare dell'alba, sparisce al sorgere del sole; e mentre ammirate queste sublimi fasi di luce, pedalando sulla vostra bicicletta, attraversate splendide praterie coperte di verdi tappeti, e v'inoltrate in una pineta, ove una dolce brezza, profumata di resina, vi rende più leggieri e vi dà maggior vigoria; sì che spingete la macchina ad una velocità vertiginosa, attraversate in un attimo l'oscurità del bosco e vi trovate ove vi si presenta un superbo panorama.

Ammirate la valle sottostante, che per le diverse coltivazioni disposte a quadri sembra un'immensa scacchiera, attraversata da due nastri serpeggianti, il bianco *Astico* e lo scintillante *Brenta;* e cosparsa di ridenti villaggi indorati dal sole.

A settentrione le splendide Alpi del Trentino; da un lato il bosco di pini che manda la sua aria balsamica; dall'altra, in una conca, un continuo luccicchio che abbaglia gli occhi: *Asiago*, dai suoi tetti di legno circondati di zinco.

Credo che questo sia uno dei più bei punti di vista del nostro bel paese, e che ogni buon turista dovrebbe visitare.

A. P. - Castelfranco Veneto.

21

TAORMINA.

Taormina, l'*Etna*, *Siracusa*, *Monte Pellegrino* e *Monte S. Giuliano*, ecco cinque splendori di panorama l'uno diverso dall'altro, l'uno più radioso, più suggestivo, più incantatore dell'altro, e tali da giustificare il sempre crescente pellegrinaggio in Sicilia che di anno in anno assume proporzioni confortanti.

Riserbandomi d'illustrare gli altri punti, accennerò per ora a Taormina soltanto.

Seguendo la linea ferroviaria Messina-Catania, che si svolge sulla costa ionica in mezzo a giardini aprichi profumati di zàgara e biondeggianti di agrumi, si giunge alla stazione di *Giardini*, donde per una larga e comoda via carrozzabile, che lentamente sale, si giunge in quasi un'ora a Taormina.

Dall'interno del magnifico *Teatro Greco*, testimone della grandezza e della gloria siciliana, il panorama che s'abbraccia è semplicemente maraviglioso, unico al mondo.

Guardando verso la scena, pressochè di fronte verso la destra, l'*Etna* gigante, col suo mantello di neve quasi perenne e la cima che sfida il cielo, disseminata di boschi verdi, di casette bianche e luminose, di vigneti rigogliosi, di pampini giocondi. Di fronte, tra i ruderi di una larga spaccatura prodotta dalla scena ruinata, la costa serpeggiante, sinuosa e ridente, baciata dal perenne cobalto dell'Ionio, solcata dalla ferrata che si snoda, scompare, riaffaccia tra il verde degli aranci in fiore e l'azzurro di un magnifico cielo. A sinistra lo *Stretto*, *Capo dell'Armi*, *Reggio Calabro* e gli ultimi contrafforti dell'Appennino dileguanti verso settentrione in un oceano di luce. A tergo i monti *Pelorici*, la costa *Zanclea*. A piè della collina su cui sorge Taormina, *Capo S. Andrea* ed *Isola bella* fra un gruppo di scogli ciclopici, che balzano dal mare come Titani all'assalto.

Lo spettacolo delle aurore rosate e dei tramonti di fuoco dall'alto di Taormina non ha rivali nell'infinita poesia dei cieli e delle cose; il sorgere del sole visto dal Teatro Greco è una di quelle visioni di sogno, unica al mondo, a giudizio dei forestieri che vi svernano e che pur han girato il globo; e qualunque tela, qualunque riproduzione grafica o meccanica, qualunque descrizione, fosse anche dovuta alla magica penna del più verista tra gli scrittori, non potran mai dare che una scialba, pallida idea di ciò che è quella natura sirena piena di fascini e di misteri, di ciò che è quel lembo di vero paradiso.

Avv. *Ignazio Pandolfini*
Console del T. C. I. a Palermo.

(*Continua*)

La compagnia Ciclisti del 7° Bersaglieri alla Cascata del Toce.

La Compagnia ciclisti del 7° Bersaglieri sulla fine dello scorso luglio ha compiuto una interessantissima escursione.

Partendo da Milano per Arona ha costeggiato tutto il lago Maggiore fino a Cannobio; di lì dopo aver visitato l'orrido di Sant'Anna ha risalito la Val Cannobina fino al Piano di Sale (m. 980) donde è scesa in Val Vigezzo da cui si domina lo splendido panorama del piano delle Cento Valli e l'altro pur bellissimo dell'intera Val d'Ossola.

Fatto centro di nuove escursioni Domodossola, la Compagnia si portò in Val Formazza sopra la famosa cascata del Toce che è la più imponente delle Alpi. La sua massa d'acqua si precipita in un dislivello di 160 metri allargandosi per circa 40.

La Val Formazza, ancora poco conosciuta, è una delle più belle delle Alpi e non teme il confronto delle più rinomate della Svizzera.

Un'altra interessante gita fu compiuta al Sempione

La Compagnia ciclisti sopra la cascata del Toce (m. 1688).

con visita alle gallerie ed alle opere del genio militare. Una gita non meno interessante fu quella di Piedimulera-Macugnaga fino ai ghiacciai del Monte Rosa.

Anche per questa località è deplorevole che i mezzi di comunicazione non siano tali da favorire la visita di una regione tanto importante mentre in pochi punti delle Alpi è ben difficile avvicinarsi così ai ghiacciai senza bisogno di essere alpinisti provetti.

Da Domodossola per Omegna costeggiando il lago d'Orta per Gozzano, Val Cremosina la Compagnia si portò in Val Sesia e raggiunto Varallo Sesia per Novara fece ritorno a Milano.

Piccolo alt davanti alla grande cascata del Toce, Val Formazza (m. 1600).

Per la riduzione della tassa sulle biciclette.

Già da tempo il Touring aveva fatto presente al Ministero delle finanze, mediante memoriali, la necessità di diminuire da lire dieci a lire cinque annue la tassa sulle biciclette.

Il Touring appoggiò le sue proposte con un *referendum* fra i deputati, al quale oltre 300 deputati risposero dichiarandosi favorevoli alla invocata riforma.

L'on. Massimini, al tempo del suo ministero, si mostrò disposto ad accettare la proposta del Touring ed a portare il relativo disegno di legge davanti al Parlamento; l'on. Lacava, succedutogli al ministero delle finanze, ha ora ripreso in esame la questione e si assicura essere suo intendimento di effettuare la riforma.

Pechino-Parigi

Lo splendido viaggio automobilistico Pechino-Parigi, della lunghezza di 16 000 chilometri, compiuto da italiani con macchina italiana, è stato senza dubbio il massimo avvenimento turistico di quest'anno, che tante altre vittorie può vantare nel campo dello *sport* e del turismo; prova confortante del ringiovanire vigoroso della vecchia fibra italica.

Questo viaggio — diretto dal principe Scipione Borghese, socio vitalizio del Touring, e che faceva sven-

(*Fot. Ugo Massarani*).

L'arrivo di Borghese e Barzini al poligono di tiro a Boldinasco presso Milano.

tolare sulla sua macchina il guidone del nostro sodalizio — narrato brillantemente da Luigi Barzini — e reso possibile mercè l'operosa cura del meccanico Ettore Guizzardi, esempio preclaro dei nostri insuperabili operaî — ha fornito meritamente argomento a telegrammi ed articoli di tutti i giornali del mondo; e noi faremmo opera superflua se volessimo qui ripetere quelle descrizioni, quelle feste, quegli entusiasmi.

Al grande avvenimento turistico il Touring prese parte in varî modi. Quando il principe Borghese giunse a Parigi, per incarico della Direzione quel Capo-Console signor Berteaux gli porse il saluto del Touring Club Italiano.

Il nostro direttore generale, commendatore Federico Johnson, volle essere il primo a salutare su suolo italiano, in nome dei nostri 60 000 soci, gli arditi viaggiatori, e si recò a tale scopo incontro ad essi a Courmayeur; e ad essi presentò poi a Milano medaglie commemorative.

Da queste colonne (sulle quali il principe Borghese parlerà — e fin d'ora vivamente lo ringraziamo — del suo viaggio), mandiamo nuovamente il nostro plauso ai valenti turisti ed all'industria italiana; e pubblichiamo, in memoria dell'avvenimento, una poesia d'un nostro egregio socio.

"Itala Virtus"

Ancora, magnifico e solo,
confitto su l'ultima ghiaccia
natante, de l'ultimo polo
cercavi la traccia;
ancora su l'ultime creste
nivali de l'Africa, invitto
pugnavi coi nembi e tempeste
nel ghiaccio confitto...
ed ecco... dal sonno millenne
la terra de l'Asia fu scossa;
tremò d'una romba perenne
la terra percossa:
Balzarono gli Idoli immani
nei templi, stupiro gli ignavi;
tu grande, o Vessillo, nei piani
garrendo passavi! (1)
Piantato sul carro che vola
non tratto da l'impeto equino,
cercavi per entro ogni gola
di monte il cammino.
Passavi per lande affocate,
guardavi le torbe fiumane,
scendevi ne l'ime vallate
da selve montane.
Si franse il tuo triplice raggio
ne l'occhio di miti gazzelle,
che a branchi, nel piano selvaggio,
fuggivano snelle.
Ti videro immoti i pastori
de l'Asia tra i candidi armenti,
garrire nei cupi rossori
del vespero ai venti.
Da l'alto silenzio dei cieli
ti piovve la luce stellare;
gli audaci scrutavano anch'
la Stella polare!
Scrutava l'insonne piloto
del carro fuggente ne l'ombra
la terra notturna, d'ignoto
pericolo ingombra.
Avanti!... vegliati dal Sole;
avanti!... vegliati dall'Orsa;
avanti! non tarda, non vuole
tardare la corsa!
Se infranta la ruota si sfascia,
col legno dei boschi profondi
a Voi rinnovarla sa l'ascia
d'artefici biondi.
Azzurro hanno l'occhio, la chioma
prolissa gli artefici flavi,
l'un d'essi nel puro idioma
vi parla degli avi.
All'opra! da tavole greggie
ai colpi decisi dell'asce
robusta, tra un volo di scheggie
la ruota già nasce!
E avanti per nuovo cammino;
avanti per nuovi perigli,
avanti!... nel cielo azzurrino
d'innanzi ai tuoi figli,
Tu sorgi tra il puro contorno
de l'Alpi, d'un riso che ammalia
Tu schiari la via del ritorno
ai Reduci, Italia!
Oh!.. Tu che ritorni, Tu insonne
che fosti terrestre pilota;
di Roma a l'antiche colonne
sospendi la ruota!
Estrutta nel bosco natale
dal fabbro che sa l'idioma
latino, sia dono augurale
pel fato di Roma!
Per quando l'offerta del Farro
cosparga sul nuovo cammino
da l'alto del fulgido carro
il Genio Latino (2).

VITTORIO E. BRAVETTA.

(1) È noto che sull'automobile del principe Borghese sventolava (in compagnia del guidone del Touring) una bandiera italiana offertagli dai marinai italiani che presiedono la Legazione nostra a Pechino.

(2) Usavasi dagli antichi Romani spargere il candido ferro nei sacrifici trionfali. Era l'*Alma adorea* di Orazio (cfr. l'Ode ai Neroni nel libro IV delle Odi).

L'Automobilismo dal punto di vista dell'igiene e del trattamento delle malattie.

L'importanza e lo sviluppo sempre crescente che assume, ai nostri giorni, presso le nazioni civili, questo genere di *sport*, e gli svariati danni alla salute, cui l'uso, non bene regolato di siffatto mezzo di locomozione può dar luogo, giustificato l'intervento del medico nel determinare le norme per siffatto esercizio, che, con certe limitazioni, potrà anzi, in casi speciali, diventare un potente mezzo di cura, al quale il carattere della modernità conferisce una efficacia spesso preziosa.

Crediamo per ciò far cosa utile e grata nel tempo stesso ai numerosi lettori della *Rivista* segnalando loro un recente studio del *dottor Le Gendre*, comparso, sotto questo titolo, nel N. 21 della *Revue de Thérapeutique*, e di darne quì di seguito un copioso riassunto.

L'analisi degli elementi costitutivi dell'automobilismo, così come si pratica più comunemente oggidì, offre a considerare i seguenti punti: la velocità della vettura, il suo scuotimento, la corrente d'aria che colpisce incessantemente la superficie del corpo, il raffreddamento, la polvere, l'immobilità prolungata, e lo stato psichico del conduttore e degli altri viaggiatori.

Spesso l'andatura, la durata della corsa, la costruzione della vettura, la natura e le condizioni della strada, la stagione, il clima, e sopratutto l'abitudine fanno variare, entro limiti molto estesi, gli effetti dipendenti da questo nuovo mezzo di locomozione.

Gli apparecchi e le funzioni organiche che, in vario modo, possono essere influenzati dai diversi elementi di sopra elencati, secondo il *dott. L. Gendre*, sono: la pelle ed alcuni degli organi dei sensi, le vie aeree, la circolazione e l'ematosi, l'apparecchio digestivo ed il locomotore, il ricambio materiale ed il sistema nervoso.

Se gli organi sono integri, cioè senza malattie in atto, nè indisposizione morbosa, l'esperienza dimostra che essi finiscono per adattarsi progressivamente a queste influenze, e con l'abitudine non solo gli effetti dannosi sono scongiurati, ma si viene a stabilire una tolleranza davvero preziosa, e l'organismo intero non tarda a rafforzarsi ed a risentirne un completo benessere.

Qualora poi gli organi siano lesi, ovvero si trovino in condizioni anormali, secondo la natura ed il grado del disturbo, le loro tare potranno aggravarsi, ovvero, per contrario, potranno subire un'influenza favorevole, che ne faciliti la guarigione, secondo il grado di reazione di cui sono suscettibili.

Considerato da questo punto di vista, l'automobilismo deve interessare anche l'igiene e la terapia.

Premesse queste nozioni l'A. passa a considerare gli effetti che questo esercizio spiega sui diversi organi e funzioni dell'uomo.

I. — Sulla *pelle sana* la corrente d'aria induce spasmo dei capillari sanguigni, provocando sensazioni di fresco piacevole, seguita, al fermarsi della vettura, da una reazione di calore che, a volte, può andare sino al pizzicore ed al senso molesto di bruciore.

L'organismo per altro si abitua presto a siffatta stimolazione. Qualora la pelle, prima di mettersi in marcia, trovasi in sudore, si potranno avere tutte le alterazioni patologiche che, d'ordinario susseguono ai bruschi raffreddamenti, per rapida evaporazione del sudore.

Da ciò scaturisce la norma, già adottata dagli automobilisti, di vestire sempre abiti pesanti.

Ma l'abitudine si stabilisce più presto che non si creda, per modo che, anche gli individui *freddolosi per natura*, si trovano in breve liberati da tale fastidioso incomodo, ed induriti contro i bruschi cangiamenti di temperatura.

Vi sono *alcune dermatosi* che sembrano avvantaggiarsi dell' auto; per contrario ve ne sono altre, specie delle mani e della faccia, e tutte le malattie oculari in genere, le quali impongono di evitare ad ogni costo l'azione del vento e della polvere. Per tacere di altri, coloro che abitualmente vanno soggetti ad *eruzioni di orticaria*, dovranno rinunciare alla gita *in vetture aperte*.

II. — Sulle *mucose sane delle vie aeree* la corrente d'aria non arreca inconvenienti, solo è necessario usar l'avvertenza, durante la corsa, di *respirare a bocca chiusa*. Se le aperture nasali sono permeabili e sane non occorre il *copri-bocca*, il quale dovrà per altro venir sempre adoperato nelle corse di velocità e con tempo cattivo.

Le affezioni *laringo-tracheali acute* controindicano in genere l'auto: mentre per quelle croniche occorre tener conto della estensione e natura delle lesioni, a giudizio del medico.

Gli *enfisematosi*, senza catarro, si avvantaggiano dell'auto a condizione che la velocità sia moderata — ugualmente gli *asmatici puri* traggono beneficio dalla corsa in automobile, sia per l'accresciuta ventilazione polmonale, sia per effetto della distrazione che loro procura.

Quanto ai *tubercolotici* l'auto deve essere rigorosamente interdetto ai febbricitanti ed a quelli con tendenza all'emottisi: agli altri può consentirsi l'uso moderato, a media velocità, nelle stagioni opportune, con l'unica avvertenza che la vettura abbia sul davanti una parete di cristallo.

III. — L'automobile riesce di grande utilità per gli *anemici e clorotici*, a patto che la vettura sia dotata del maggior *confort*, che non rimangano lungo tempo immobilizzati a sedere, e che le corse, di una durata *non maggiore di due ore*, siano separate da intervalli di riposo.

Ai *cardiopatici* in fase di compenso sarà permesso *farsi trasportare* in auto, a velocità moderata, e per strade ben tenute per evitare scuotimenti pericolosi — essi però devono rinunciare assolutamente *al volante di direzione*. I sofferenti di aneurismi, di varici, specie voluminose e localizzate agli arti inferiori, dovendo rimanere immobilizzati lungamente a coscie flesse, non troveranno a lodarsi dell'uso dell'auto. La stessa considerazione valga per gli emorroidarî che spesso ne soffrono.

IV. — Nelle *malattie dell'apparato digerente* di natura nervosa l'automobile arreca vantaggi indiscutibili: così nella dispepsia atonica, anoressia, gastralgia e simili — mentre dovrà essere vietato ai sofferenti di ulceri gastriche, tumori addominali, stati infiammatori e congestivi dei visceri addominali, specie del fegato, ed in tutti quegli stati morbosi che si accompagnano a febbre, diarrea, dolori, o pericolo di emorragie.

La calcolosi epatica, renale, e vescicale non si confà con l'automobile, il quale con le sue trepidazioni aggraverebbe certamente le sofferenze.

Le affezioni genitali ed urinarie croniche, indolenti, senza fatti infiammatori e congestivi possono accordarsi con l'uso moderato dell'auto, il quale sarà sempre meglio evitare, durante il periodo delle regole.

V. — A proposito dell'apparecchio locomotore l'A. accennate le precauzioni che dovranno adottare quelli che sono predisposti alle affezioni reumatiche, per evitare i bruschi raffreddamenti, riprova la tendenza crescente nel maggior numero di automobilisti di trascurare la *marcia a piedi*.

Il generalizzarsi dello *sport* automobilistico nella classe ricca fa perdere sempre più l'attitudine e la resistenza al camminare, la cui utilità, come ginnastica compensativa, non si può mettere in dubbio.

VI. — Nelle *malattie della nutrizione* colpiscono i grandi vantaggi che arreca l'uso dell'automobile.

L'aumento della combustione organica, l'attività accresciuta del ricambio materiale, dipendono sia dalla ventilazione polmonale più intensa, sia della prolungata doccia d'aria sulla pelle.

I *gottosi*, gli *artritici*, i *diabetici* nel periodo florido, sono soggetti da profittare largamente dell'auto, dal quale spesso ritraggono vantaggi insperati.

Gli *obesi o polisarcici* dovranno compensare con lunghe passeggiate a piedi l'immobilità forzata, cui si condanna l'automobile — a questa condizione potrà permettersene l'uso.

VII. — L'influenza dell'automobilismo *sul sistema nervoso* è evidentissima: essa può essere utile o nociva secondo lo stato peculiare del soggetto.

I nevrastenici in genere ne risentono i maggiori beneficii. Gli effetti però differiscono secondo che l'individuo guida da sè la vettura o si lascia semplicemente trasportare — e varia anche secondo la velocità e durata della corsa, e via dicendo.

La responsabilità inerente a chi guida, obbligando il *Wattman* a concentrare tutta la sua attenzione ed a tenerla desta senza posa, costituisce un mezzo di distrazione potente e prezioso per la maggior parte degli individui, abitualmente assorbiti nel pensiero dei loro affari o preoccupati dai casi della loro salute.

Si può dunque logicamente consigliare l'automobile a tutti coloro, e non sono pochi, i quali hanno bisogno di riposare lo spirito col variarne le attività.

***

Ma vi è una categoria di eccitati, *i così detti cerebrali*, i quali sono incapaci di usare con moderazione di tutto ciò che procura loro una varietà di piacere: a costoro l'automobile non può apportare la calma di cui avrebbero bisogno, anzi, per la loro tendenza infrenabile, essi diventerebbero ben presto una *calamità pubblica*, giacchè non potrebbero fare a meno di lanciarsi a velocità sbalorditive, con evidente pericolo dei loro compagni di viaggio e dei passanti. Un'altra categoria d'infermi ai quali dovrebbe assolutamente inibirsi di condurre automobili è costituita dagli *epilettici*. L'autorevole rivista tedesca *Automobil Welt* propone addirittura che gli aspiranti alla licenza di *Wattman* presentino sempre un certificato medico comprovante l'*assenza di epilessia*. Il provvedimento è encomiabile, ma bene difficile a tradurre in pratica: giacchè bisogna ricordare che accanto agli epilettici a *grandi eccessi* vi sono di quelli ad eccessi *rari*, o ciò che dicesi *equivalenti epilettici*, la cui diagnosi sfugge spesso al maggior acume di indagine.

Inoltre anche a coloro che abusano abitualmente di alcool e di bevande spiritose in genere (alcoolisti) dovrebbe essere interdetto in modo assoluto la direzione dell'automobile.

***

Circa poi alle persone che sono trasportate *passivamente*, esse trovano nella rapidità della corsa, nella novità e varietà dello spettacolo che si svolge incessantemente al loro sguardo, una distrazione, una specie di irritazione del pensiero, o uno stimolo vantaggioso a soddisfare il bisogno di muoversi incessante e rapido, che è una caratteristica dei tempi moderni.

***

Nei rapporti della igiene pubblica ci sarebbe da considerare ancora i nembi di polvere sollevati dagli automobili sulle strade non incatramate, il pericolo di investimento per i viandanti, ed il cattivo odore della benzina che lasciano dietro a sè gli automobilisti che carburano male — ma questi inconvenienti, si ha ragione di ritenere, che presto o tardi saranno eliminati.

Capua, agosto 1907.

Dott. PIETRO ALVINO.

Necessità di un minimum d'acutezza visiva per i conduttori d'automobili.

Intorno a siffatto argomento di vera attualità e di grande importanza, si è recentemente intrattenuto Roche in una seduta del Comitato medico delle Bocche del Rodano.

La difettosa acutezza visiva — dice Roche — è probabilmente uno dei fattori che contribuiscono ad aumentare la frequenza degli accidenti automobilistici. Si esige un esame della vista assai serio pei conduttori di treni e invece meccanici e *chauffeurs* non hanno che da interpretare un picciol numero di segnali, la cui visibilità è stabilita in modo da riuscire la più netta che sia possibile.

A maggior ragione, un conduttore d'automobile che corre su una strada libera, alle folli velocità che le grandi vetture attuali possono raggiungere, è necessario abbia una vista almeno media.

Tra le numerose osservazioni, continua il Roche, io citerò le due più straordinarie.

La prima riguarda lo *chauffeur* d'un collega, cieco da un occhio per panno corneale, e di cui l'altro occhio, astigmatico e miope di cinque diottrie, ha un'acutezza visiva di *un quinto!*

La seconda è quella di un giovane avvocato astigmatico, che ultimamente, in motocicletta, si trovò, con sua grande sorpresa, in mezzo ad un gregge di montoni. Egli aveva bensì veduto avanti a sè una massa grigiastra, ma pensava si trattasse della strada che fosse stata innaffiata!

Quale acutezza visiva debbasi esigere dagli *chauffeurs* non si può *a priori* indicare; è una questione questa da essere studiata; ma mi sembra che un minimo occorre sia stabilito; forse tale minimo potrà subire variante secondo la potenzialità della macchina da guidare. Io per me stimo che un monocolo non dovrebbe ricevere l'autorizzazione di conduttore.

Infatti, nonostante gli occhiali, un corpo straniero può sempre penetrare nell'occhio. Uno *chauffeur* che ne ha uno solo e che riceve un corpo straniero nell'occhio sano, si trova acciecato; è inutile in tal caso soffermarsi sugli accidenti che possono derivarne, specialmente se l'automobile è in piena corsa, o in una curva.

Senza voler insistere su queste considerazioni, mi sembra — conclude Roche — che il Comitato medico delle Bocche del Rodano farebbe opera utile esprimendo il voto *che si esiga un minimum d'acutezza visiva nei conduttori d'automobili e motocicli.*

Così facendo, il Comitato medico prenderà ad un tempo la difesa degli stessi *chauffeurs*, proteggendoli contro la loro propria imprudenza, ma sovra tutto quella dei passanti, che sono quotidianamente esposti a pericolo di morte per la follìa di pochi.

Alezais, dato il carattere d'interesse generale della questione, che gli sembra importante e degna di essere studiata, propone la nomina d'una Commissione che la prenda in esame.

La proposta di Alezais viene quindi approvata alla unanimità e seduta stante viene designata la Commissione.

Servizi pubblici di trasporto.

— I comuni di Acquasparta, Massa Martana, Todi, ecc., hanno deliberato di costituirsi in Consorzio per la istituzione di un servizio automobilistico per viaggiatori Terni Todi e viceversa.

— A Milano si è costituita una Società di automobili italiana per esercitare il servizio di automobili pubblici nella città di Napoli.

— Il 2 agosto u. s. si è inaugurato il servizio automobilistico sulla strada Emilia di ponente dall'Angelo a Reggio, e su quella di levante da Reggio a San Maurizio. Quanto prima si inizierà pure l'esercizio delle linee assai importanti, di Novellara-Rolo e Reggiolo-Guastalla. In seguito poi si attuerà il servizio tra Reggio e Brescello e tra Reggio e Castelnuovo-monti.

— Il Consiglio superiore dei L. L. P. P. ha accordato il sussidio massimo alla linea automobilistica Sassari-Tempio-Pallau — la quale potrà funzionare nel marzo del 1908.

— Si è inaugurato il servizio giornaliero di automobili tra Civitavecchia e Viterbo.

— Si è iniziato con 2 corse giornaliere il servizio pubblico di trasporto viaggiatori da Borgo San Dalmazzo a Demonte.

Il servizio è fatto con automobili a vapore, mezzo adottato anche per il trasporto fra Chieri e Castelnuovo.

ALPINISMO

Il Monte Baldo ed il Turismo Alpino.

La *Rivista del Touring*, nel gennaio 1906 ha parlato dei Rifugi alpini-turistici i quali per la loro non grande elevazione sul livello del mare sono facilmente accessibili a qualsiasi ordine di persone e quindi « meta non più a dozzine di alpinisti di primissima categoria, ma alle centinaia, alle migliaia di escursionisti, di turisti, e magari anche di giovinetti che pur desiderosi di gustare la voluttà della montagna, non possono a tale gioia consacrare che brevissimo tempo. »

A questa specie di Rifugi, oltre quello della Grigna meridionale che ne è il tipo modello, della Paganella (m. 2124) che sarà congiunto telefonicamente con Trento, e della Grigna di Moncodine (m. 1900), tutti accennati dalla *Rivista*, devesi annoverare anche il Rifugio del Telegrafo sul Monte Baldo, il quale per cura della Sezione Veronese del Club Alpino Italiano, fu notevolmente ampliato con l'aggiunta di un locale terreno ad uso refettorio e di due stanzette soprastanti, una delle quali riservata alle signore; per il che vedremo accorrere numerosi i turisti sulle vette di questo monte così popolare nel vasto territorio da esso dominato,

Ferrara di Monte Baldo.

ed al quale i poeti attribuirono i titoli di *paterno*, *altero*, *sublime*, *Re degli altri*, *Imperator dei monti* (1).

Da tempo remoto, quando l'alpinismo ed il turismo, le fiorenti istituzioni d'oggidì, non sussistevano ancora, ci fu chi dipinse a vivi colori le bellezze del Monte Baldo: vogliamo alludere al cinquecentista Francesco Calceolari che in lingua latina ne magnificò i pregi molteplici chiamandolo « monte in Italia rinomatissimo, e per amenità, per sito e per bellezza da nessun altro superato ».

Oggi esso è congiunto a Verona mediante una linea ferroviaria che attraversa la plaga più ridente della provincia, la Valpolicella, colle numerose ville signorili ed i floridi vigneti che la fanno tanto rinomata.

Ad Affi la ferrovia si biforca, e da un lato conduce ad ammirare lo splendido golfo di Garda con la Rocca che ci ricorda la prigionia della bella ed infelice Adelaide di Borgogna, vedova di Re Lotario II, ivi sofferta per avere negato la mano al figlio di colui che le aveva avvelenato lo sposo, e dall'altro lato porta a Caprino, grossa ed amena borgata alle falde meridionali del Baldo.

Da quì all'altra sua estremità il monte misura una lunghezza di quarantacinque chilometri per una larghezza di sedici, e si congiunge a settentrione colle giogaie del Trentino, onde anticamente il Panvinio lo annoverava fra le montagne di Trento.

(1) Una *Guida del Baldo* ha scritto OTTONE BRENTARI per incarico della Societa Alpinisti Tridontini, Padova-Verona, Drucker, 1893.

Si vuole che un tempo il Baldo fosse tutto coperto da una densa foresta, da cui l'appellativo di Wald (bosco) col quale lo distinguevano i coloni tedeschi che scesero a popolare i Lessini intorno al secolo XII, e che sembra abbia dato origine all'attuale suo nome.

Oggi dell'antica boscaglia rimangono alcune porzioni che furono risparmiate dalla scure distruggitrice dei suoi vecchi abitatori.

Il monte è altresì dotato di pingui pascoli carichi di armenti, e la sua struttura geologica, la sua ricca

Bocca di Naole.

flora (l'Olivi lo chiamava « hortus Italiae » ed il Seguier « rariorum plantarum hortus ») ed i fenomeni sismici che presenta hanno fornito in ogni tempo ai naturalisti abbondante materia di studio.

Da Caprino una comoda carrozzabile di facile accesso per gli automobili, conduce agli Spiazzi (m. 862 sul mare), donde il turista con breve cammino per gradinate in parte scavate nel terreno e nel sasso, ed in parte infisse nella parete rocciosa e sospese nell'abisso, può visitare il celebre Santuario della Madonna della Corona (m. 774) sul versante orientale, nel sito più orrido ed insieme più pittoresco che si possa immaginare e che nella stagione estiva ed autunnale è meta di un continuo pellegrinaggio.

Il tempio che oggi si ammira, eretto sopra un piano artificiale scavato con lungo e paziente lavoro nel duro macigno, venne edificato nell'anno 1625; ma è tradizione che quasi un secolo prima, nel 1540, altro edi-

Il confine italo austriaco e l'Altissimo.

ficio di minori proporzioni fosse stato costruito, e che per circa vent'anni anteriormente a quell'epoca, e cioè fino dal 1522, i pellegrini accorressero numerosi a visitare l'immagine, facendosi calare in quel luogo, allora inaccessibile, senza l'aiuto di mezzi meccanici, in una corba sorretta da funi e mediante carrucola dall'altissimo scoglio che vi sovrasta (1).

(1). A. VIGNA, *Istoria*, ecc. Verona, Tip. Ramanzini 1668. Pag. 35.

Il simulacro di marmo porta scritto sul piedestallo l'anno della sua formazione « 1432 » ed il nome di chi lo faceva scolpire « Ludovicus De Castro Barco ».

Dagli Spiazzi la carrozzabile prosegue per Ferrara di Montebaldo (m. 817) in una conca verde ed amena, ricca di fresche e limpide acque, che forma un soggiorno estivo gradito, e la principale stazione di partenza per il Rifugio alpino-turistico, e per la Punta del Telegrafo, detto anche Monte Maggiore (m. 2200),

Rifugio del Telegrafo prima dell'ampliamento.

superata solo in altezza da quella di Val Dritta che raggiunge i 2218 metri sul livello del mare.

Questi luoghi furono il teatro dell'aspra battaglia combattuta tra francesi ed austriaci il 15 gennaio 1797. Gli austriaci erano in ritirata verso la Ferrara, ma trovarono sbarrato il passo dalle truppe napoleoniche le quali aveano occupato la Bocca di Naole e circondato il nemico da tre parti mentre il comandante in capo Joubert lo attaccava di fronte da Pazzen. «Gli austriaci, chiusi da ogni lato, furono costretti a fuggire verso i dirupi della Corona, ed uomini e cavalli precipitarono da quelle tremende alture, andando a sfracellarsi ai piedi delle rocce; e moltissimi in cambio di scampo trovarono la morte accalcandosi giù per le erte ed angustissime scale che calano a Brentino. Un modesto obelisco circondato da cipressi, sorgente presso la Pontara di Rivoli, sta a ricordare la memoranda giornata (1) ».

Dalla Ferrara una facile mulattiera con opportuni segnavia conduce in circa tre ore e mezza al Rifugio

Cima di Val Dritta.

e alla cima che dista da questo pochi minuti, ed anche quì, come sulla montagna Posta, la Sezione Veronese del Club Alpino ha fiancheggiato il sentiero con piantagioni di resinose.

Un secondo Rifugio nella parte settentrionale del gruppo sorge presso l'Altissimo di Nago (m. 2070), ivi eretto dalla Società sorella degli Alpinisti Tridentini al di là del confine politico che taglia il monte in una forma assai bizzarra, e fra l'uno e l'altro si impiegano circa sette ore di cammino seguendo i segnavia attraverso le creste.

Il magnifico panorama che si gode dalla punta del Telegrafo non ha certo nulla da invidiare a quelli tanto decantati che si osservano dal Righi o dal Pilato, i due monti della Svizzera che sono la meta favorita degli amanti del turismo alpino.

Il citato Calceolari ne fa una poetica descrizione affermando fra altro che le molte cose che si vedono dal Baldo « si presentano così nitide alla vista da sembrare dipinte su tela dal pennello di pittore fiammingo ».

Sul Righi e sul Pilato l'industria dello svizzero ha costruito eleganti alberghi, provveduti di ogni moderno conforto, e la ferrovia solca i fianchi di quelle montagne e vi trasporta senza vostra fatica sulle loro vette a 1800 e 2133 metri sul livello del mare.

Molto opportunamente la nostra *Rivista* del gennaio testè decorso osservava che nella Svizzera dovunque sia qualche cosa di bello da ammirare, ivi si è certi di trovare due cose: un albergo ed una ferrovia.

Eppure il panorama che si vede dal Baldo non è inferiore a quelli suaccennati per varietà e bellezza. Da una parte il lago con le sue rive tempestate di paesi e di ville, con la sua Sirmione cantata dal Carducci e l'Isola Lecchi

. . . . un tempo
Di bigi fraticelli asilo e claustro
. . . . ora elegante
Mole, dell'arti asilo, ospite villa (1).

Gruppo d'alpinisti sulla cima di Val Dritta.

Da un'altra parte il meraviglioso anfiteatro delle alpi, e i monti e le colline fra cui l'Adige scorre tortuosamente e la pianura immensa dove il fiume si perde; più lontano la laguna ed il mare e all'intorno come splendida cornice del quadro l'orizzonte purissimo d'Italia.

Che se il turista scendendo dal Righi e dal Pilato potrà visitare la bella e ricca Lucerna coi sontuosi alberghi che si specchiano nel suo lago e che sono frequentati annualmente da migliaia di forestieri, egli scendendo dal Baldo sarà trasportato in breve tempo a Verona che per la sua posizione ed i variati, incantevoli panorami è fra le città più pittoresche, e per le sue memorie storiche e gli insigni monumenti d'ogni età, dalla romana ai nostri giorni, è certamente da annoverarsi fra le più interessanti d'Italia (2).

Agosto, 1907.

Avv. Carlo Valle.

(1) Brentari, Op. cit. Pag. 69.

(1) A. Buccelleni, *Viaggio al Benaco*. Brescia 1823.
(2) Le fotografie furono eseguite dai signori dott. cav. Orsino Mangnotti e dott. Gino Marchetti di Verona, soci del Touring e del Club Alpino Italiano.

Notizie della Carta d'Italia al 250.000

I due fogli in distribuzione.

Spedizione di altri due fogli.

Comincia ora la spedizione ai soci di due Fogli nuovi, *Roma* e *Napoli*. Cogli altri due ultimamente dati (Frosinone e Civitavecchia) formano un insieme magnifico. Avvicinandoli, si possono afferrare con facilità i rapporti di pianura e montagna, comprendere la classifica di questa in gruppi ben determinati, ed a ciascun gruppo assegnare, per così dire ad occhio, deducendola dall'effetto plastico e dalla forza del tratteggio, l'altimetria media e fino ad un certo punto la conformazione fisica.

E' la prima volta che la nostra Italia viene presentata così; la scala media ed il lavoro accurato e scientificamente basato, sono tali per la prima volta, lo ripeto — da permettere considerazioni di questo ordine.

Esistono bensì ottime cartine *locali*, ma nessuna *generale* di questo genere. Non faccio cenno della Carta al 250 000 in tratteggio degli Stati Sardi, perchè se essa rimarrà perenne monumento di bellezza cartografica è però troppo vecchia per avere un valore attuale, ed è d'altronde essa pure limitata ad una regione.

Quanto al 100 000 dell'I. G. M., esso ha un valore inestimabile, sia cartograficamente, sia sopratutto topograficamente, ma la sua scala più grande, mentre permette una quantità di notizie che non possono entrare nel 250 000, gli toglie necessariamente in pari tempo la prerogativa pur preziosa, di cui parlo, cioè di mantenere tra i diversi massicci dei monti rapporti plastici sufficientemente differenziati, come anche di abbracciare in spazio limitato estensioni tali di terreno da comprenderne sinteticamente le varietà fisiche.

Osservando il nostro 250 000, si vede bene di quale diversa natura siano i Colli Albani, la Montagna di Rocca Monfina, i Campi Flegrei ed il Vesuvio da un lato, e la Catena Appenninica che essi fiancheggiano. E si capisce come le escrescenze vulcaniche sorgano solitarie, quasi accidentalmente, in mezzo alla Campagna Romana, a quella del Volturno e alla Campania, di cui rompono l'uniformità con violenza di linee senza nesso coi prossimi massicci montuosi, ricordando così il loro tardivo irrompere dalle viscere terrestri. Si comprende altresì come diverso aspetto abbia preso il ventaglio delle correnti laviche libere di espandersi in ogni senso come al Vesuvio, interrotte invece dal lato dei Prenestini, ai Colli Laziali, intercise da una lunga cresta di monti (il Massico, a Roccamonfina, cresta che ha tutti i caratteri di una lapide datata, per fissare nella cronologia geologica l'anzianità maggiore dell'Appennino in confronto dei vulcani tirreni.

Poi l'equilibrio del tratteggio, desunto con paziente studio, come intensità e come orientamento, dalle curve di livello, chiarisce nella nostra Carta quanto sia razionale la classifica di certi gruppi di monti, che sfugge necessariamente in una carta a grande scala. Il vigoroso tratto dei Lepini e degli Aurunci è ammorzato nella vasta ma più dolce ondulazione dei Monti Sabini, mentre riappare in ciascuno dei gruppi Tiburtini, Prenestini, Ernici, ben distinti dai Simbruini e questi dai Carseolani e dalle aspre e più lunghe catene dei Reatini e del Velino. Quando poi sarà pubblicato il foglio Chieti, si vedrà il massimo di forza e di durezza, disegnarsi nelle dirute piramidi del Gran Sasso e del Camicia e nel dorso profondamente inciso di valloni dirupati della Majella.

Più a sud — cioè verso l'est del nostro Foglio Napoli, il grande altipiano del Matese appare nel 250 000 assai caratteristico. E' un blocco di sette od ottocento chilometri quadrati di superficie, alto tra i 700 ed i 1000 metri, impervio per conseguenza della sua elevazione, vero baluardo restio ad ogni invasione. Non interrotto da valli profonde, esso obbliga gli affluenti di destra del Volturno ed il Volturno stesso al gran giro di Isernia-Venafro-Piedimonte, e nella Carta, le sue tinte (dovute agli stretti pianori distesi tra creste lunghe, colle conche da cui le acque non trovan sbocco) per effetto di scala e di disegno, hanno aspetto che risponde davvero alla realtà.

Anche i rapporti tra suolo e popolazione si apprezzano perspicui in questa Carta d'insieme e ne dànno bell'esempio i fogli Roma e Napoli. Caratteristico è il contrasto della Campagna di Roma e della Valle del Tevere fino a Passo Corese, vuote di nomi tranne che di piccoli abitati, con la Campania Felice, dove l'aver dato ad ogni grande aggregato di abitazioni la forma ed estensione sua propria anzichè quella di un circoletto convenzionale, fa sì che da Napoli a Caserta appare, può dirsi, una città ininterrotta.

Nè meno evidente è, là presso, tra Capua ed il mare, la secolare influenza deleteria della bassura del Volturno: sulla pianura, senza nero di strade e di nomi, dove giace come serpe insidiosa il fiume nei lenti meandri, si sente la malaria incombere...

I quattro fogli in preparazione.

I quattro Fogli sono Livorno, Pisa, Bologna con Firenze, Brescia. Si appoggiano l'un l'altro o sono contigui a Fogli già pubblicati, e ne estendono la zona in modo non frammentario. Uno di essi è attualmente in stampa, gli altri saranno in breve licenziati.

Il Pisa e il Bologna-Firenze comprendono un bel pezzo d'Appennino (oltre che tutte le Alpi Apuane) e pertanto una serie di passi cari a ciclo-automobilisti e base d'operazione di molti modesti amatori di montagna.

Sono il Passo delle Cento Croci tra Borgotaro e Sestri Levante, col suo alberghetto in cima; il Bracco sempre bello per le sue vedute di mare e di terra e sempre così misero di *comfort;* la Cisa, dove si può morir di fame a meno di satollarsi di paesaggio; l'alto Cerreto, destinato a maggior movimento quando sarà in esercizio la ferrovia Aulla-Lucca; la Foce delle Radici; il magnifico Abetone, ricco d'acque ottime, di boschi e d'alberghi; il Passo di Monte Oppio varcato ogni giorno dal *Camion* automobile della Metallurgica di Limestre e dalla pesante locomotiva stradale della Cartiera della Lima; quello delle Piastre, proprio alla radice del Reno; quello di Collina ancor frequentatissimo, mentre dovrebbe essere detronizzato dal vicino Montepiano più comodo e più confortevole; infine la Futa, faticosa e irrazionale, e il passo Scarperia.

Come si vede, questi due Fogli sono una bazza pei turisti. Essi contengono anche la via Emilia da Modena a Bologna e tutta la riva destra d'Arno da Pontassieve alla Marina di Pisa.

Il Foglio Livorno oltre il territorio della città comprende l'Isola d'Elba, Capraia, Gorgona, Montecristo, Pianosa e un piccolo lembo di Corsica.

Il Foglio Brescia va dal Sebino fin sotto Parma, dalle colline della Franciacorta e dai Ronchi di Brescia alle propaggini settentrionali dell'Appennino piacentino e parmense, segnate dal lungo rettilineo della via Emilia, e si collega su questa linea meridionale al Bologna-Firenze.

***

La benemerenza dei collaboratori della Carta è superiore ad ogni elogio. Vi è negli Uffici pubblici, non meno che nei privati Informatori, una gara confortante nel dare risposte coscienziose, studiate ed esaurienti alle richieste che ho motivo di diriger loro. Nell'am-

bito della propria competenza e località, ciascuno contribuisce: i questionari, i brani di Carta in bozza, le relazioni, le copie di piani, piante, profili, i dati di costruzioni, impianti, grandi lavori, gli aggiornamenti edilizi, di bonifiche, di ferrovie ed ogni altra notizia affluiscono all'Ufficio impiantato presso il Touring sotto il titolo di « *Servizio della Carta d'Italia al* 250 000 ». La pubblicazione, a titolo di ringraziamento, dei nomi nella *Rivista*, si fa secondo lo spazio disponibile e, divisa in due categorie: quella dei collaboratori per lavori preliminari e quella per lavori direttamente legati ai fogli di distribuzione. Ciò spieghi l'ordine ed il tempo di comparsa dei nomi nella *Rivista:* vorrei poterli dare tutti, mano mano mi giungono le informazioni, ma non è possibile per ovvie esigenze di spazio.

***

Vi sono benemerenze veramente eccezionali nei lavori per la Carta. La Direzione proporrà al Consiglio l'istituzione di uno speciale diploma, destinato a compensare moralmente quei lavori che, o per l'entità materiale loro o per l'importanza della prestazione personale, meritano particolarissima riconoscenza. Un grande diploma sarà riservato per quegli Uffici pubblici, Enti, Associazioni, Ministeri, che vanno distinguendosi con un cordiale e continuo aiuto nei lavori della Carta.

L. V. Bertarelli.

Collaboratori per i lavori preliminari del Foglio 11 (Brescia).

Abbiati Emilio, Verdello — Agostini Luigi, Vallio — Albani Giuseppe, Vaprio d'Adda — Almici ing. Alessandro, Chiari — Alquati ing. Enea, Cremona — Arlati Giuseppe, Trezzo sull'Adda — Arnaboldi ing. Costantino, Cassano d'Adda — Baccalini Emilio, Monticelli Pavese — Bagnalasta Giuseppe, S. Giorgio Piacentino — Balabio avv. Aldo, Borgo S. Donnino — Baldassare Giovanni, Fornovo di Taro — Barbiani dott. Antonio, Verolanuova — Bargoni Carlo, Soresina — Baroni geom. Baldassare, Casalpusterlengo — Berinzaghi cav. ing. Francesco, Rivolta d'Adda — Bernardinelli Valentino, Carpenedolo — Bernini ing. Italo, S. Secondo Parmense — Bertoli Oreste, Piadena — Bertolinelli Paolo, Acquafredda — Bertuzzi geom. Emilio, Rovato — Bocchi geom. Alceste, Cortile S. Martino — Bolia Ferrante, Besenzone — Bonardi Pietro, Iseo — Bonatti geom. Giuseppe, Soragna — Bonera rag. Enrico, Manerbio — Bontardelli Giuseppe, Leno — Borghetti Luigi, Podenzano — Borsani cap. Ercole, Parma — Bucher Adolfo, Gavardo — Bulgari Ottorino, Asola — Bustacchini geom. Paolo, Lugagnano Val d'Arda — Canavotto geom. Giovanni, Dello — Canzani dott. Lorenzo, Iseo — Cappelli Martire, Scandolara Ravara — Cardona Artusio, Varano de' Melegari — Casali ing. Miracleto, Busseto — Casnico Luigi, Ospitaletto — Cassia dott. Antonio, Pontevico — Cella Lazzaro Alberto, Gragnano Trebbiense — Cerri Attilio, Caorso — Checchi Lodovico, Casalpusterlengo — Chinca Antonio, Pontevico — Colombini Angelo, Mairano — Colosio Daniele, Bagnolo Mella — Conti Benedetto, Fontanella — Conti dott. Pio, Fornovo di Taro — Coroneo ing. Arno, Croma — Corradi geom. Giuseppe, Roccabianca — Cottarelli prof. Francesco, Cremona — Cotti Ernesto, Noceto — Do Poli Luigi, Ispettore Forestale, Bergamo — Direzione della Ferrovia Iseo-Edolo — Discacciati Giulio, Villa Cogozzo — Dolci Pietro, Rovato — Dotti Erminio, Mortizza — Dragoni ing. Luigi, Ufficio Genio Civile, Piacenza — Faustinelli avv. L., Carpaneto — Ferrari Amilcare, S. Giovanni in Croce — Ferrari Renzo, Gussola — Ferrini ing. Sante, Guardamiglio — Fezzi geom. Pietro, Pizzighettone — Foresti Antonio, Alfianello — Franzini Luigi, Sarmato — Frignani ing. Marco, Busseto — Gambarini Carlo, Casalpusterlengo — Gerodetti Emilio, Lodi — Ghilardi Battista, Secugnago — Gianzini Leo, Chignolo Po — Gioia G., Gropparello — Grossi ing. Giuseppe, Treviglio — Guarini ing. Prospero, Fiorenzuola d'Arda — Guarneri dott. Achille, Ostiano — Guerini Rosolino, Offanengo — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Brescia, Cremona, Parma, Piacenza — Ispettore capo del Ripartimento Forestale Brescia — Labadini Abele, Rubbiano — Lanfranchi Lodovico Ovidio, Montichiari — Leali Francesco, Odolo — Leidi avv. Lauro, Romano di Lombardia — Levi prof. Giuseppe, Busseto — Lodola geom. Francesco, Monticelli d'Ongina — Lusardi Giacomo, Morfasso — Madella ing. Enrico, Piadena — Mangiavacca geom. Giovanni, Vernasca — Marcheselli geom. Giuseppe, Casalmaggiore — Marconi ing. Pietro, Soncino — Marinoni Paolo, Bagnolo Mella — Massimino Luigi, Pizzighettone — Mazzardi geom. Antonio, Pralboino — Mazzoleni ing. Riccardo Gaetano, Pescarolo — Mettica Ettore, Gambara — Micholi Luigi, Orzivecchi — Milanesi geom. Luigi, Pandino — Mischi march. Bettino, Colorno — Mondani Felice, Senna Lodigiana — Monti dott. Pio, Bettola — Morandi Carlo, Martinengo — Morandi geom. Francesco, Gazzola — Mutti prof. Amerigo Fiorenzuola d'Arda — Negri geom. G., Lugagnano Val d'Arda — Ongarini Francesco, Carpenedolo — Ortuani dott. Arturo, Spino d'Adda — Papocchio prof. dott. Ciro, Iseo — Pedrini ing. Onorio, Calcinato — Persico Achille, Monticelli d'Ongina — Pettorelli geom. Pier Luigi, Castelvetro Piacentino — Pinetti Filippo, Montodine — Quarena ing. Giov., Gavardo — Ramaroli dott. Giuseppe, Rivarolo Fuori — Regazzoni dott. Enrico, Cassano d'Adda — Remondi ing. Luigi, Grumello Cremonese — Rigattiori Fabio, Sorbolo — Righetti ing. Edoardo, Piacenza — Robbiani ing. Amilcare, Soresina — Rocco Giuseppe, Chiari — Rossi ing. Enrico, Piacenza — Rottigni Giovanni, Palazzolo sull'Oglio — Sanvitale conte ing. Giovanni, Parma — Segretario Comunale di S. Stefano al Corno — Silva Emilio, Travo — Silvani ing. Giacomo, Castiglione d'Adda — Società Elettrica Bresciana, Brescia — Soldi ing. Matteo, Pieve S. Giacomo — Soncini ing. Giovanni, Brescia — Stabielli Celestino, Gossolengo — Tammi geom. Ernesto, Ponte dell'Olio — Tarenzi avv. Mario, Brescia — Tentolini ing. Eugenio, Casalmaggiore — Torregiani Giovanni, Asola — Tosi ing. Antonio, Castelnuovo Bocca d'Adda — Trabucchi geom. Calisto, Fiorenzuola d'Arda — Treccani ing. Giovanni, Montichiari — Usuelli Gino, Casalbuttano — Visconti cav. Attilio, Vigatto — Zambelli Angelo, Cadignano — Zanconti dott. Giovanni, Treviglio — Zanella geom. Guglielmo, Fornovo Taro — Zoppola conte Giuseppe, Nigoline — Zorzi Bortolo, Paitone — Zuccoli ing. Andrea, Iseo.

PER IL FOGLIO 12 (VERONA).

Agostini ing. Agostino, Castiglione delle Stiviere — Airoldi Giovanni, Piubega — Aldi ing. Marcello, S. Martino dall'Argine — Ardellini ing. Alessandro, Cerea — Arnedi Ottavio, Verona — Arrighi ing. Arrigo, Salò — Arrighi ing. Giovanni, Lonato — Artioli Odone, Mirandola — Avanzini ing. Americo, Maderno — Azzi geom. Giovanni, Viadana — Battaglia cav. prof. Sebastiano, Castiglione delle Stiviere — Battisti Dialma, Goito — Beccherle ing. Mario, Garda — Bellinazzo Massimiliano, Vigasio — Bergonzini ing. Primo, Crevalcore — Bertaia Giuseppe, Sanguinetto — Bertolini rag. Arturo, Cavriago — Betti G. B., Sanguinetto — Bianchi ten. Amedeo, Verona — Biasin ing. Tarcisio, Arzignano — Bondoni ing. Vincenzo, Castelgoffredo — Bordin prof. Antenore, Villa d'Adige — Bosinelli ing. Guido, S. Pietro Incariano — Botturi Policarpo, Cavriana — Bresciani Clemente, Ostiglia — Bulgarelli ing. Giuseppe, S. Pietro in Casale — Buzzi Basilio, Trevenzuolo — Cabassi rag. Giulio Cesare, Camposanto — Cadorini Angelo, Salò — Canepari Ettore, Bagnolo in Piano — Cantoni ing. Camillo, Mantova — Cantutti ing. Giuseppe, Carbonara di Po — Carobbio Luigi, Maderno — Carrano dott. ing. Giovanni, Lonigo — Cattania Paolo, Correggio — Cestari Gioacchino, Ficarolo — Chauvenet ing. Achille, Roverbella — Cocconi agr. Giuseppe, Campegine — Consorzi Idraulici di Revere e di Sermide — Corboli Pietro, Solferino — Cottafava ing. Plinio, Correggio — Da Prato conte Arturo, Caldiero — Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Venezia — Faccini ing. Giacomo, Oppeano — Faccini ing. Vittorio, Villafranca di Verona — Faginola Silvio, Roverè di Velo — Ferrari Pacifico, Vestena Nuova — Finardi ing. Augusto, Ceneselli — Finardi Luigi, Salara — Forlai ing. Ferdinando, Crevalcore — Fornasari Vitaliano, Melara — Fossa conte ing. Giovanni, Reggio Emilia — Fraccaroli ing. cav. Giuseppe, S. Pietro Incariano — Francesconi ing. Attilio, Badia Polesine — Fraudi Giuseppe, S. Maria della Fossa — Gaianigo Ferruccio, Valdagno — Garbelli dott. Cesare, Monteforte d'Alpone — Gasparetti ing. Italo, Gazzuolo — Gavardi Filippo Arcangelo, Guastalla — Gelmetti geom. Giovanni, Bardolino — Giacometti Giuseppe, Castello d'Argile — Giacominelli ing. Danto, Poggio Rusco — Giavoni dott. Ugo, Massa Superiore — Gibertoni dott. Gioachino, Medolla — Giustacchini Carlo, Padenghe — Gottin Isidoro, Montorso — Guerra Cesare, Villimpenta — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Mantova, Modena, Reggio Emilia, Verona — Lenotti cav. Vittorio, Bardolino — Lodi Aleardo, San Benedetto Po — Lonardoni ing. Edoardo, Grezzana — Longhini ing. Vincenzo, Quingentole — Lughezzani Enrico, Cerro Veronese — Lusenti rag. Raimondo, Motteggiana — Maffei Bernardino, Polpenazze — Magnanini agr. Guido, Mirandola — Maineri Vittorio, Badia Calavena — Majoli Massimo, Porto Mantovano — Malavasi rag. Lamberto, Carpi — Malgarini Rodolfo, Medole — Mantice avv. Umberto, Caprino Veronese — Mascarini ing. Achille, Lonato — Maselli Caro, Crevalcore — Masotto Vittorio, Nogarole di Rocca — Mariani dott. Annibale, Campagnola Emilia — Mattioli Demetrio, Campo Galliano — Meletti Lorenzo, Crevalcore — Michelini ing. Vincenzo, Bondeno — Mistrorigo dott. ing. Paolo, Arzignano — Moretti cap. Antonio, Verona — Morselli geom. Domenico, Villa Poma — Mortari ing. Stefano, Calto — Municipio, Crevalcore — Mussini Leopoldo, Fabbrico — Norinelli ing. Attilio, Sommacampagna — Nuvolari Paolo, Virgilio — Ottonelli avv. Ettore, Legnago — Panà dott. Michelangelo, Bozzolo — Panigadi Ennio, S. Felice sul Panaro — Panini ing. Domenico, Redondesco — Parpinelli ing. Giuseppe, Cologna Veneta — Pasquali Vincenzo, Ravarino — Pasti ing. Vittorio, S. Giovanni Lupatoto — Pederzini Cesare, Desenzano — Pedrotti ing. Eugenio Gaetano, Isola della Scala — Pelloia Luigi, Pegognaga — Percacini Giacomo, Roverchiara — Piccinini rag. Guglielmo, Reggio Emilia — Piccolboni Gaetano, Buttapietra — Pirani Enea, Cento — Pittigliani Massimo, Castellucchio — Pognani ing. Luigi, Bozzolo — Poli ing. Pietro, Ostiglia — Pollachini Zeffirino, Borgofranco sul Po — Pozzan Angelo, Montebello Vicentino — Perdolla ing. Properzio, Bagnolo S. Vito — Ragnini ing. Giuseppe, Sustinente — Ravà Sforni dott. Guido, Mantova — Rizzato Serafino, Pressana — Tenente Rossi, Garda — Rossi Foglia Battista, Budrio di Correg-

gio — Salvarani geom. Achille, Castelnuovo di Sotto — Sauro agr. Giulio, Bosco Chiesanuova — Segattini Vittorio, Bussolengo — Segretario Comunale, Sommacampagna — Soregaroli rag. Palmiro, Spineda — Speranzini Silvio, Bevilacqua — Tadiello Antonio, S. Pietro Mussolino — Tagliavini Ruggero, Luzzara — Tirelli geom. Egidio, S. Martino in Rio — Tommasini avv. Paolo, Soave — Torchi Augusto, Nonantola — Tortima ing. Francesco, Cologna Veneta — Tosatti ing. Ettore, S. Felice sul Panaro — Trentin Antonio, Mantova — Trentini Marco, Salizzole — Tresan dott. cav. ing. Giovanni, Alonte — Turrini Domenico, Selva di Progno — Valle avv. Carlo Tregnago — Visco ing. Giovanni, Villa Bartolomeo — Vivenza dott. Franklin, Villafranca di Verona — Zaffrognini dott. Carlo, S. Prospero — Zannoni dott. agr. Ilario, Concordia sulla Secchia.

PER IL FOGLIO 51 (ETNA).

Barbato agr. Angelo, Montalbano — Barbera geom. Angelo, Troina — Betti Matteo Proto, Milazzo — Boldini Giorgio, Taormina — Brunetto Giuseppe, Mongiuffi Melia — Casalaina Mario, Castroreale — Cateni Guido di Ettore, Gagliano Castelferrato — Cerrito Biagio, S. Agata Militello — Conti geom. Giuseppe, Troina — Correnti ing. S., Piedimonte Etneo — D'Amico geom. Giacomo, Troina — D'Angelo avv. Francesco, Giarre — Del Lungo Enrico, Patti — De Vita Ing. Gaetano, Francavilla di Sicilia — Di Carlo Antonino, Castiglione di Sicilia — Favazza dott. Antonino, Salina — Fichera Rasci dott. Pasquale, Maletto — Galati Giordano ing. Giovanni, Tortorici — Gullotti dott. Bartolo, Floresta — Maugeri ing. Salvatore, Zaffarana Etnea — Patanè dott. Leonardo, Forza d'Agrò — Riolo sac. prof. Sebastiano, Forza d'Agrò — Russo prof. Angelo, Riposto — Scarlata Carmelo, Malvagna — Tateo Paolo, Castroreale — Travaglianti Francesco, Cesarò — Vasta avv. Salvatore, Bronte — Visalli agr. Filippo, Rometta — Zingale dott. Giuseppe, S. Teodoro — Zingales Mondi ing. A., Longi.

PER IL FOGLIO 22 (SIENA).

Allegri ing. Filippo, Volterra — Amatisi dott. Amos, Gavorrana — Arganini dott. Rodolfo, Castiglione della Pescaia — Badanelli Alfredo, Piombino — Baglioni ing. Carlo, Greve — Baldacci Agostino, Volterra — Baracchini Caputi nob. Alberto, Vada — Barbi ing. Beniamino, Pontedera — Bastianini ing. Giacomo, Monticiano — Bellincioni Nello, Pontedera — Benucci Giuseppe, Barberino Val d'Elsa — Berti agr. Virgilio, S. Gimignano — Bertinelli ing. Giuseppe, Sassetta — Bianchi Giuseppe, S. Gimignano — Bigazzi Enea, Incisa Valdarno — Bisoni Pilade, Gaiole — Boggi ing. Paolo, Campiglia Marittima — Borsi geometra Silvio, Scansano — Callaini cav. dott. Tito, Monticiano — Camagni Pietro, Monteverdi — Camajori nob. Giuseppe, Siena — Camini Ulisse, Tavernelle — Casanuova nob. Lorenzo, Castagneto Marittimo — Cassuto Alessandro, Fauglia — Ceccarelli dott. Camillo, Montieri — Chiarini geom. Giovanni, Massa Marittima — Chiocchetti ing. agr. Ferdinando, Colle Val d'Elsa — Cicogna ing. prof. Giulio, Monteroni d'Arbia — Cinotti prof. Francesco, Montescudaio — Collavoli ing. Vittorio, Piombino — Concialini Lazzaretti avv. Amilcare, Montepescali — Dalle Chiavi march. Fiorenzo, Campiglia Marittima — Danielli Giulio, Monteriggioni — De Giuli geom. Angelo, Siena — Del Seppia dott. Corr., Orciano Pisano — De Mercurio dott. Nicola, Murlo — De Montel Erasmo, Rosignano Marittimo — Deri Giuseppe, Ponsacco — Fancelli ing. Fortunato, Colle Salvetti — Fontapiè Roberto, Castiglione della Pescaia — Ferruzzi agr. Ferruccio, Poggibonsi — Ficalbi ing. Carlo Alberto, Siena — Fontani dott. Vittorio, Castellina in Chianti — Francioni dott. Raffaello, Casole d'Elsa — Funk ing. Ernesto, S. Casciano in Val di Pesa — Gagnoni Ettore, Murlo — Gasperini dott. Gino, Riparbella — Gazzarini dott. Tito, Palaja — Gestri Dante, Riotorto — Gigli Guido, Follonica — Grassi dott. Stefano, Rosignano Marittimo — Grottanelli conte Ruggero, Roccastrada — Gualandi Eugenio, Lajatico — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e dell'Ufficio Tecnico e Provinciale di Grosseto, Firenze, Pisa, Siena — Interino Gianni dott. Lodovico, Radda — Ispettore capo del Ripartimento Forestale di Massa Marittima — Landucci dott. Alfredo, Pomarance — Leoneschi cav. uff. geom. Dante, Scansano — Lolini dott. Francesco, Radicondoli — Malfatti Giovanni, Massa Marittima — Malpassi agr. Pirro, Grosseto — Marchi prof. Pio, Chianni — Marchi Vittorio, Volterra — Marotta dott. Filandro, Sovicille — Martinelli Pietro Radda — Monticolo ing. Umberto, Massa Marittima — Morandini ing. Bernardino, Massa Marittima — Mori Tersilio, Montecatini Val di Cocina — Mussio Gualberto, S. Vincenzo Maremma — Nanni Carlo, Campagnatico — Navarini ing. Federico, Lari — Nucci ing. Felice, Certaldo — Onorato Biondi, Pomarance — Osenga ing. Tullo, Grosseto — Pampaloni ing. Giovanni, Poggibonzi — Pampaloni ing. Giovanni, Tavernelle — Papi Angelo, Montieri — Parroci di Batigliano, Camigliano, Giungarico, Montorgiali — Perricioli dott. Raffaello, Sovicille — Petri ing. Mario Lucio, Greve — Piallini Alfredo, Castel Fiorentino — Piazzi dott. Guelfo, Radicondoli — Porciatti cav. Achille Lorenzo, Grosseto — Ridoni ing. Ercole, Montecatini in Val di Cecina — Rossi dott. Amilcare, Campagnatico — Rossi ing. Rosso, Montespertoli — Salvi dott. Leonardo, Chianni — Segretario Comunale, Giuncarico — Serri geom. Pietro, Castelnuovo in Val di Cecina — Soderi Mariano, Castellina in Chianti — Sodi ing. Raffaele, Greve — Tessera Duilio, Cecina — Tiberi Ing. Tommaso, Cinigiano — Valli agron. Alessandro, Ponsano — Vannucci Mario, Caldana — Vierucci dott. Vieruccio, Capannoli.

Nomi di Collaboratori ommessi precedentemente:

Foglio di Roma: Masselli Massimiliano, Ispett. forest. di Perugia.
Foglio di Napoli: De Bonis Egidio, Napoli.

SPELEOLOGIA

Una Gita alla « Grotta del Cavallone » detta della « Figlia di Jorio » in Abruzzo.

...Son quasi le sette... Su l'alpestre sentiero ciottoloso le cavalcature si avanzano ordinate una dietro l'altra, facendo, col loro ritmico e monotono calpestio, risuonare la valle, come se la montagna contenesse colossali caverne, magioni di fate e nascondigli di gnomi scavati dai geni leggendari del mondo sotterraneo Nickel e Kobaldt.

In testa alla comitiva sono una signora e due signorine, che scambiando parole allegre e motti arguti collo stuolo di cavalieri che segue, vanno franche e contente.

Ogni tanto una fermatina per ammirare lo scosceso e brullo paesaggio della valle, che s'apre colle pareti a picco, e fa pensare a certi luoghi solitarî dell'antica Caledonia, descritti dai bardi scozzesi.

Ma voltandosi indietro la scena cambia aspetto: al brullo della roccia e dei sassi fa contrasto il verde della collina di fronte, inondata di luce e di sole... in fondo l'Aventino ci saluta fiocamente col suo murmure sottile lungo i pioppi...

L'accesso alla grotta.

Intanto si comincia a scoprire la grotta: ci prende un vivo desiderio di giungere presto, e guardiamo insistentemente l'enorme apertura nel picco giallastro della roccia, rotta da una chiazza di verde.

. . . .
O cuor che ascolti, o anima che sali,
Ecco la balza a manca arde vestita
Di raggi che balenano com'ali.
E in alto, a destra, s'apre nell'ardita
Nuda parete, e, dei silicei canti
Tra gli echi dolci chiama e a sè c'invita
La bella grotta dei segreti incanti.

Così canta il De Titta, il « Poeta de la Grotta » nel suo capolavoro *Il canto della pietra* dallo scultoreo verso montiano.

Camera di Ornella.

L'instancabile presidente della Società della Grotta, signor Alessandro De Lucia, al quale va tutta la gratitudine degli alpinisti e dei turisti, per aver resa co-

moda ed agevole la salita, apre la porta di ferro e fa da guida.

L'ingresso una dozzina d'anni fa era difficile e pericolosissimo: ora la salita di *settantasette* metri a picco prima di giungere allo spiazzo della grotta, si fa con gran comodità essendovi scavata con la mina e il piccone una rampa a zig-zag, lungo la quale ogni tanto ci fermiamo appoggiati sul passamano di ferro, per guardare l'orrido sottostante.

Ma la rampa è finita, eccoci nell'atrio. E' proprio la scena che dipinse il Michetti nel secondo atto della tragedia pastorale *La figlia di Iorio.*

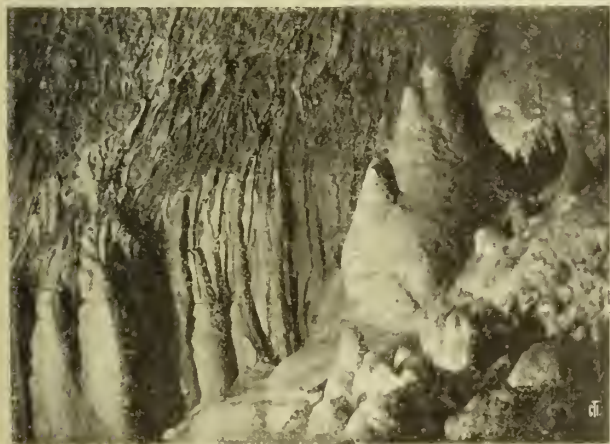
Nessuno di noi avrebbe certo mai immaginata tanta magnificenza, una disposizione di stallagmiti verdine nella gola della grotta, così armoniosamente artistica, la volta così regolare a riflessi madreporici lievemente ondeggiati, come l'acqua d'un laghetto appena mossa al riflesso d'un tramonto d'autunno!

Le impressioni aumentano, si fanno più distinte, dal generale si va al particolare, da un punto si va all'altro dell'atrio, nuove presentazioni di vedute, un godimento artistico, ineffabile.

Ma le lampade ad acetilene sono pronte, ed il presidente quasi subito soddisfa la nostra impazienza col metterci dentro alle secrete cose.

Nell'interno della grotta.

Si cammina nella grotta. Ogni tanto ci fermiamo per ammirare la magnificenza delle stallattiti e delle stallagmiti; selve di colonnati ergentisi dal suolo umidiccio, che la fantasia sostituisce con fughe grandi di cupolette pagane, e il pensiero popola di veneri, di dee, di fate... Ancora qualche istante, qualche passo, e l'illusione diventerà completa: eccoci nella vasta necropoli, popolata di monumenti religiosi, madonne, santi, croci...

Il cicaleccio di soddisfazione aumenta: nessuno può frenare le sue esclamazioni di stupore, nessuno può trattenersi dal comunicare agli altri le proprie impressioni... Sfolgora vivido il magnesio, e le stallatiti e le stallagmiti par che siano scosse da un senso di vergogna e di fastidio: vogliono essere lasciati in pace, nel buio pesto

Sala di Lazzaro di Roio.

dell'oscurità perpetua. E quando si raccoglie un frammento di pietra e se ne percuote qualcuno, quel suono squillante sembra un gemito chiedente pace... Ed anche in questo punto bellissimo della grotta, si aprono gli obbiettivi... si monta sulle colonne, un gruppo magnifico alla luce abbagliante del magnesio e dei « lampi ».

E si procede oltre passando sempre fra bellezze e sublimità di cui la penna non sa scrivere niente.

Dee e fate sporgono sorridenti nella nube ideale del candido peplo..., immagini sovrapposte ad immagini. un turbine d'impressioni che svia la contemplazione minuziosa. E si cammina, si cammina baldi e coraggiosi nelle viscere della montagna, come se tutti corressimo dietro ad una sfinge, verso una meta agognata, verso un ideale.

Quì il cuore è più leggero, la mente più serena: qui ci sentiamo coll'animo sollevato: la fredda e sconfortante prosa colle sue piccinerie e miserie quotidiane si dimentica: ci par d'essere in una regione sgombera di qualsiasi preoccupazione, ci par di respirare un'aria soavemente pura di qualsiasi meschinità.

Le scene si succedono alle scene: vasi greci, anfore egizie, romane, costrutte dal potere magico della goccia d'acqua che cade sonora, incessante... rotondi seni,

Sala di Aligi.

morbide braccia, in attitudine gioconda, con significazioni argute...

Allegorie di verità sotto la carezza chiara della luce. sotto il mistero delle lievi penombre, sotto il fascino delle ombre decise... e il lento stillicidio si sviluppa come una musica carezzevole, una sinfonia in tuono minore... pieno inno alle bellezze che crea... Oh! che splendida scena si presenta ora al nostro sguardo: di fronte ad un pozzo che si sprofonda come un abisso di fiaba, un zig-zag di lumicini... nell'oscurità spaventosa non si distingue altro che le fiammelle delle candelette, modeste fiammelle inconscie, forse, del loro magnifico effetto: siamo nella bolgia dantesca.

E' un oh! di meraviglia che erompe forte e solenne da tutti i nostri petti..., un qualificar coi più alti aggettivi la splendidezza della scena, di cui qualsiasi descrizione è sbiadita. Certe cose non si descrivono, bisogna vederle.

Ora è un aggrupparsi ad una parete con un superbo panneggiamento; mi accosto e vedo un laghetto d'acqua limpida e quieta, come una pila di chiesa, che s'interna nella roccia, contornato da colonne stallattitiche che danno tutta l'idea della Grotta di Fiugal.

Nella sua sublime bellezza è la sintesi della Grotta del Cavallone.

Di bellezza in bellezza.

Si scende.

Eccoci nella sala delle fate: nuovi gruppi allo sfoggio del magnesio e dei « lampi ».

Sostiamo mai sazi di ammirare, di toccare, di scoprire nuove e recondite bellezze nelle viscere della montagna. Ma... è ora di tornare indietro.

Ripassiamo per i luoghi ammirati che torniamo ad ammirare: lasciamo « il Pantheon » la « Galleria moresca » la « Chiesuola gotica », il « Colonnato pagano », « La Necropoli », « l'Oratorio di Mila di Codra », la « Camera di Ornella », la « Sala di Lazzaro di Roio ».

la « Caverna di Cosma », il « Laghetto di Splendore », il « Vestibolo di Candia della Leonessa », la « Camera di Aligi », l'« Antinferno » e, finalmente riusciamo a « veder le stelle ».

Abbiamo camminato quasi per quattro ore.., percorrendo 4 chilometri, nelle viscere della montagna!..

Ed ora?

Chi sa ridir, magica grotta
Degl'inni tuoi l'immenso incanto
Al bacio del magnesio iridiscente?
E le nenie lusingatrici?
De le fate tue abitatrici?
E la musica incessante
De la goccia tua sonante?

E' un canto della natura che ogni cosa agita, commuove, trasforma, avviva, colora, dipinge, scolpisce, che splende e parla al cuore dell'artista nell'orrido della rupe a picco, nel lento stillicidio sonoro, nelle forme le più strane delle stallattiti pendenti dalla volta umidiccia e delle stallagmiti che s'alzano dal suolo pietroso... è un canto alla natura, canto trionfale che s'eleva dai nostri petti, ora che, piena la fantasia delle bellezze ammirate, usciamo a « riveder le stelle » ed un tisico arbusto di tasso che pende dalla volta spaziosa, ci dà il bentornato col garrulo sussurrìo degli esili ramoscelli... La nostra mente è in tumulto, ci par d'aver sognato di essere usciti da uno stato di follia... follia soave!...

L'album dei visitatori.

L'album dei visitatori è pieno di bei pensieri: Trascrivo quello del dott. Ollino Giuseppe di Asti, che giorni or sono con altri turisti compì la gita alla Grotta.

« Ho visitato molte grotte in varie parti del mondo, ma posso sinceramente affermare che la Grotta del Cavallone è in molti rispetti superiore a ciascuna di quelle osservate, e che meriterebbe d'essere visitata da migliaia e migliaia di persone all'anno.

Direttore e guide rendono poi la visita facile ed interessante. »

***

Per comodità dei signori turisti avverto che la Società della Grotta ha sede in Lama dei Peligni (Chieti) e che essi possono rivolgersi al presidente signor Alessandro De Lucia per tutti quegli schiarimenti che desiderassero.

Prof. DOMENICO FRANCHELLA.

Due modi per illuminar grotte

Ho poca speranza che il Governo austriaco possa udire i miei gemiti turistici e conformarsi al loro senso; ad ogni modo mi provo: se non altro servirà di avviso per chi voglia illuminare grotte, che non siano quelle da cui prendo base.

Sono notissime le due grandiose grotte di Adelsberg e di San Canziano; la prima a 55, la seconda a 25 chilometri da Trieste. Non intendo punto di descriverle, ma soltanto di esprimere il mio avviso, che concorda con quello di moltissimi altri sull'illuminazione con cui vengono presentate ai visitatori.

La grotta di Adelsberg.

Adelsberg è essenzialmente una grotta a concrezioni calcari, San Canziano invece è una voragine, un immenso vuoto nel cuore di roccie calcari, relativamente poco ricco di formazioni stalattitiche e stalagmitiche, ma notevolissimo per il pittoresco accesso, l'immensità della cavità e la sua forma imponente.

Adelsberg appartiene allo Stato che l'esercita direttamente e che completando un impianto parzialmente vecchio, da circa cinque anni mostra la magnifica grotta completamente illuminata a luce elettrica. Ma questa illuminazione non fu certo studiata da un artista e meno ancora da un artista scenografo! In massima consiste nell'avere collocato lungo la sommità della galleria delle lampadine elettriche a incandescenza, sospese in linee tortuose seguenti l'andamento della galleria stessa a pochi metri sul capo di chi le percorre sulla strada praticatavi. Presso a poco s'illumina così qualunque sotterraneo industriale, magazzino oscuro, *tunnel* artificiale, ecc. Si comprende che in tal modo le ombre portate sono diminuite o annullate, che ogni contrasto di luce è quasi tolto, cosicchè ogni mistero di penombra fu distrutto da quei bravi ingegneri nella misura del possibile, e gli occhi offesi dall'atmosfera radiosa di ciascuna lampadina possono ammirare dei dettagli ma non abbracciano quell'insieme pieno di paurose impressioni che era tanto facile accentuare.

Ma ciò non basta: in molti luoghi vi sono archi elettrici potenti disposti presso le vôlte o presso il suolo per proiettare luce in tutti i sensi senza altra preoccupazione che di far chiaro, molto chiaro. Non si è pensato che mascherando lampadine e archi dietro le mille e una gobbe delle vôlte e del suolo e con opportuni schermi si sarebbe potuto facilmente creare tal contrasto di luce e di oscurità, profilare in nero cuspidi e aguglie dentro aureole splendenti, innalzare le vôlte e sprofondare gli abissi in modo da moltiplicare gli effetti.

L'impianto elettrico, che deve essere costato un occhio, fu poi fatto senz'alcun riguardo all'estetica. Dappertutto in file parallele fasci di grossi fili, dozzine di branchi isolatori bene illuminati dalle prossime lampade, grandi cassoni che nascondono, o meglio mettono in brutta vista gli interruttori. E presso un bel numero di concrezioni più notevoli per la forma imitativa vi sono poi dei quadri neri con lettere trasparenti di un buon metro per 60 centimetri (vere insegne d'osteria) « Tortelli a tanto la dozzina » o « Genzano a 10, Frascati a 8 » con indicazioni in tedesco, slavo e italiano spropositati: « la grande cipressa » « l'ala de l'acquila » « il ferro nel ceppo (?) ». Tutto ciò danneggia l'impressione complessiva.

La caverna di San Canziano.

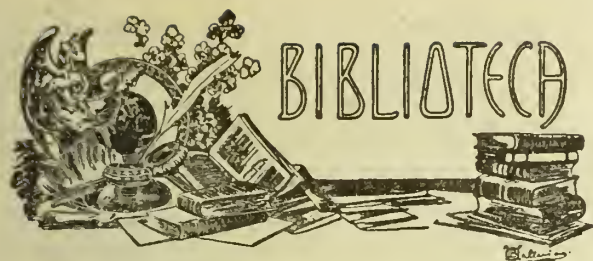
San Canziano è esercita dal D. u. O. Alpenclub che vi ha fatto lavori importanti di accesso e di circolazione. E' illuminato a candele cui sarebbe facile sostituire fiamma a fiamma delle lampadine a incandescenza da 5 candele con spesa limitata, perchè i circuiti sarebbero assai più semplici, più brevi che ad Adelsberg.

Il concetto d'illuminazione attuale (si dice che siano 3000 candele e veilleuses nei bicchieri) è di creare poche linee semplici poste al sommo e all'imo delle immense voragini e lungo i sentieri di passaggio.

Qualche sfondo di grotta è pure illuminato, ma tutto ciò non vince la oscurità generale, soltanto permette all'occultazione della fiamma di afferrare certi giganteschi profili di roccie strapiombanti, oppure discernere punti luminosi lontani e irregolarmente distribuiti a caso dalle acque come lucciole sui prati.

Vi è in un punto una linea verticale di fiamme di una trentina o più di metri sospesa nel vuoto sul capo di chi passa in un sentiero del lupo e poi sotto i piedi di chi ripassa in alto sullo svolgimento successivo della stessa strada. Questa linea è di un indescrivibile effetto, poichè non si vede il mezzo materiale di sospensione delle fiamme, ma solo i punti luminosi librati nel vuoto. Dall'interno di San Canziano non molto si vede, ma se ne esce con una profonda impressione di bolgia dantesca, che manca totalmente in Adelsberg da cui si sarebbero potuti trarre tanti e maggiori partiti.

Mi pare utile di segnalare i due diversi concetti di illuminazione, perchè se in Italia si volesse incominciare una buona volta a fare apprezzare qualche pur modesta nostra ricchezza speleologica, si potrebbe giungere con un po' di ardimento in lavori di viabilità e con un po' di arte in quella di illuminazione.

L. V. BERTARELLI.

Guida stradale di Castelleone

Il console del Touring per Castelleone, geom. Ottorino Mondini, ha pubblicato un opuscolo di un centinaio di pagine intitolato *Guida stradale delle comunicazioni più comuni fra Castelleone ed i paesi limitrofi*. In una breve prefazione l'autore dice di aver così dato un utile complemento alla *Guida Regionale della Lombardia* del Touring con una piccola raccolta dei più comuni itinerari usati dai ciclisti. Gli itinerari sono 42, danno le distanze nei due sensi, descrivono brevemente la strada dal punto di vista della manutenzione e contengono l'altimetria delle località. Un'appendice contiene la legge della tassa sui velocipedi e sugli automobili, il regolamento di circolazione dei velocipedi e un elenco delle pubblicazioni del Touring e dell'Istituto Geografico Militare. Questo volumetto è stato con vera passione di turista e di buon socio del Touring compilato dal nostro console con cura e con profonde conoscenze locali. Sarebbe certo desiderabile che tutto il nostro paese fosse a poco a poco illustrato in questo modo colle iniziative locali che possono soddisfare i bisogni più sentiti nei piccoli centri ed hanno un vero valore di propaganda. Il volumetto si vende a L. 0,80, prezzo sicuramente non rimunerativo per l'autore il quale vi ha cercato certo, soltanto delle soddisfazioni morali e l'approvazione ben meritata dei suoi colleghi turisti.

Colonia Eritrea.

La Società di Studi Geografici e Coloniali e quella di Antropologia, Etnologia e Psicologia comparata, entrambe di Firenze, hanno pubblicato (e ne fecero omaggio agli inscritti del Congresso Geografico di Venezia), un volumetto utilissimo: *Istruzioni per lo studio della Colonia Eritrea*, opera di collaborazione di varî studiosi, presieduti da Paolo Mantegazza.

Lo scopo del volume (192 pagine; si vende a L. 2) è di indicare il modo e di fornire istruzioni di metodo a coloro i quali, pur non proponendosi di fare propri e veri viaggi di esplorazione scientifica o commerciale nell'Eritrea, nè essendo specialisti che vi si rechino per dedicarsi allo studio di particolari problemi, pure vogliano in qualche modo raccogliere notizie o materiale che possa servire a base di ulteriori e più profondi studî. In altre parole chiunque si reca in Eritrea dovrebbe portarne non soltanto delle " impressioni ,, ma delle note, dei documenti; e tutto ciò dovrebbe essere scelto, osservato, notato, ordinato con criteri tali da poter servire ad una maggiore conoscenza della nostra Colonia.

Il volumetto contiene dapprima *Cenni bibliografici generali* distinti fra quelli che si riferiscono a prima e quelli a dopo l'occupazione italiana. Segue un importante capitolo sulla *Cartografia* e *Topografia*, in cui oltre l'indicazione del valore relativo delle Carte esistenti è detto in quali parti e come si può portare un contributo al loro miglioramento. Un altro capitolo è dedicato alla *Geologia*, altri alla *Morfologia terrestre*, alla *Idrografia*, alla *Fisica terrestre*, alla *Meteorologia*, all'*Antropogeografia*, alla *Botanica*, alla *Zoologia*, all'*Antropologia*, all'*Etnografia*, alla *Preistoria* ed *Archeologia*.

Nelle indicazioni generali vi sono note sulla maniera e le precauzioni di fotografare. L'insieme del lavoro, che è una rifusione perfezionata di un primo saggio presentato sotto forma di " bozza di stampa ,, al Congresso Coloniale all'Asmara nel 1905, è estremamente pratico e incoraggiante per chi senza avere una coltura speciale vorrebbe profittare di un viaggio o di una residenza in Eritrea per " fare qualche cosa ,, di utile alla conoscenza di quel paese. Il volumetto insegna come si debba fare ponendo sott'occhio questionari da riempire, osservazioni che aspettano risposte, ecc

L. V. B.

Libri spediti in dono alla biblioteca del Touring.

Kott Photophilus, *La Fotografia in pratica, manuale per dilettanti;* Milano, Biblioteca del " Corriere Fotografico ,; 1907 (pag. 100).

Gai M., *Itinerario pel viaggiatore nella Valle dello Spluga.* 1905. Chiavenna (pag. 31; prezzo L. 0,20).

Gai M., *L'escursionista attraverso l'Engadina*, Guida pel viaggiatore; 1906; Chiavenna (pag. 52).

Guidi Guido, *La Bibliografia del Codice Penale;* 1907; Aquila. A. Perfilia. (pag. 359; prezzo L. 6).

Berzieri dott. Dante, *Della Stazione Climatica Appenninica di Pradarolo in Serravalle di Varano Melegari e della Vallata del Ceno nell'Appennino Parmense;* Parma A. Zerbini; 1905 (pag. 112).

Club Alpino Italiano, *Statuto ed Istruzioni per l'arruolamento delle Guide e Portatori* del Club Alpino Italiano. Escursioni e Tariffe nelle Alpi Occidentali. Torino. G. U. Cassone succ. G. Candeletti. 1907 (pag. 97).

Di Vincenzo A., *Nuovissima Guida pratica di Venezia e delle sue Isole* con pianta topografica. Venezia, Edit. Giovanni Zanetti. 1907 (pag. 160; prezzo L. 1)

Giusti rag. prof. Ugo, *Annuario statistico delle città Italiane;* Firenze, Edit. Alfani e Venturi. 1906 (pag. 300; prezzo L. 5).

Orsini Luigi, *Imola e la Valle del Santerno* con 160 illustrazioni e una tavola; Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche. 1907 (pag. 162).

Rimondini ing. Pietro, *L'Incatramatura delle strade*, Monografia; Ravenna, Tipo-litografia Ravegnana; 1905 (pagine 35).

Rousseau G. G., *L'Emilio — Luoghi scelti, tradotti ed annotati dal prof. Aurelio Stoppoloni;* Roma-Milano, Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi, Segati e C.; 1907 (pag. 196; prezzo L. 2).

Saffratti Carlo, *Guida del Tourista a San Salvatore* (Sondrio — Valtellina ; Sondrio, 1902 (pag. 23).

Saffratti Carlo, *Guida illustrata di Sondrio e dintorni* con carta geografica del mandamento e panorama del Corno Stella; Sondrio, E. Quadrio (pag. 92; prezzo L. 1).

Sergi G., *La Sardegna;* note e commenti di un antropologo. Torino, Edit. Fratelli Bocca, 1907 (pagine 211, prezzo L. 3).

Automobile Club de Belgique, *Annuaire* 1907; Bruxelles N. Vandersypen, rue de la Concorde, 18 (pag. 432).

De Valbreuze R. et Ch. Laville, *Eléments de mécanique et d'éléctricite;* Paris VI, Editeurs H. Dunod et E. Pinat 1907. (In-8 de 385 pages, avec 122 fig. Reliure de luxe en cuir souple; 7 fr.).

Izart J., *Dictionnaire-Vocabulaire de l'automobile français-allemand-anglais-italien suivi d'un manuel pratique de tourisme international;* Paris VI, Editeurs H. Dunod et E. Pinat. 1907. (In-8 de 330 pages, avec nomb. fig. Reliure de luxe en cuir souple, tranches dorées; 8 fr.

— *Der Rhein Seine Nebentäler und Badeorte von Mannheim bis Emmerich;* Edit. Rheisnichen Verkehrsverein Koblenz; 1907. (Album di pag. 144, elegantemente rilegato, ricco di bellissime illustrazioni).

— *Jahrbuch des Kaiserlichen Automobil-Clubs;* Berlino W., Edit. Carl Flemming A. G.; 1907 (prezzo L. 9.50).

— *Manuale della Provincia di Como pel* 1900. Como. Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C. (pagine 500; prezzo L. 3.

— *Pianta (nuovissima) della Città di Ancona;* Ancona, Edit. Fogola Giuseppe, 1907.

— *Pianta-Guida di Milano col piano regolatore;* Milano, Ditta Artaria di Ferdinando Sacchi e Figli. Nuova edizione (prezzo L. 1).

☞ *Si fa un cenno dei libri spediti in doppio esemplare; si annunciano semplicemente quelli spediti in un solo esemplare.* ☜

Velocipedi e contrassegni.

Dal Consolato di Carpi ci viene trasmessa una sentenza di quel Pretore sig. avv. Giuseppe Fiore, in data 22 maggio 1907, che ha affermato una massima importantissima in materia di contravvenzione. Secondo questa sentenza, sebbene il letterale disposto dell'articolo 4 della legge 10 dicembre 1905 voglia che tutti i velocipedi circolanti su pubbliche vie siano muniti del prescritto contrassegno, pur tuttavia non si può ritenere passibile di contravvenzione chi conduce a mano un velocipede senza contrassegno, quando la circolazione di esso avvenga per un fine diverso da quello a cui tale veicolo è destinato.

Il caso era il seguente: Un fabbricante di biciclette aveva incaricato un suo garzone di condurre un velocipede nuovo ad un cliente che ne aveva fatto acquisto; e il garzone eseguiva la commissione montando un velocipede munito di regolare contrassegno e conducendo a mano quello nuovo che di contrassegno era sprovvisto.

Il Pretore, ritenendo che nella fattispecie non concorressero gli estremi della contravvenzione prevista nell'art. 4 della legge 10 dicembre 1905, così motivò:

« La detta legge nell'articolo 1 assoggetta al pagamento della tassa annuale la circolazione sulle aree pubbliche dei velocipedi e delle macchine affini, ed in coerenza a tale disposizione, nell' articolo 4 innanzi citato, vieta di far circolare sulle aree pubbliche i veicoli anzidetti, senza il contrassegno destinato a far palese l' eseguito pagamento della tassa. Dalla lettera e dallo spirito dell' accennata disposizione emerge chiaramente che il pagamento della tassa è dovuto soltanto per quei veicoli che circolano, che compiono cioè il servizio pratico di cui sono suscettibili, che vengono, in altre parole, adoperati nell' uso a cui sono destinati, o a cui possono essere adatti, e non anche per quei veicoli che vengono trasportati per un fine diverso, sia pure che il trasporto avvenga mediante lo stesso movimento meccanico proprio di essi veicoli, come nella fattispecie è accaduto. Se l'intenzione del legislatore fosse stata quella di assoggettare al pagamento della tassa qualunque dei veicoli di quella specie, portato per qualsiasi motivo su di una area pubblica, esso avrebbe adoperata una locuzione diversa da quella usata negli articoli 1 e 4; una locuzione comprendente non solo il fatto della vera e propria circolazione, ma anche quello del trasporto, della esposizione e simili.

Devesi perciò dichiarare non farsi luogo a procedere per inesistenza di reato. »

Automobili e Cavalli.

Responsabilità civile e responsabilità penale.

L'egregio pretore di Monza avv. Vittorio Ceccon, ha emanata in data 9 aprile corrente anno una assai notevole sentenza in materia automobilistica.

Caterina Parodi si avviava verso casa sua nei dintorni di S. Remo in compagnia di altri, sopra un carro, quando al passaggio dell'automobile del signor Meda Paolo di Monza, la bestia che trainava il carro, imbizzarritasi, si diede alla fuga, balzando a terra la Parodi che fu travolta e riportò contusioni che la costrinsero al letto per oltre 40 giorni.

Di tale fatto ebbe ad occuparsi il Tribunale di S. Remo, in sede penale, ma l'ordinanza del giudice istruttore dichiarò non farsi luogo a procedere per insufficenza di indizi. Pur tuttavia la Parodi chiamò il Meda civilmente responsabile dei danni riportati e con citazione 24 aprile 1905 lo convenne in giudizio.

Di qui la sentenza in parola che merita d'essere riportata inquantochè stabilisce che la responsabilità penale deve essere ben distinta da quella civile e che l'insussistenza dell'una non implica l'insussistenza dell'altra e inoltre valuta con criteri che meritano ogni attenzione, la responsabilità degli automobilisti per i danni da essi arrecati.

Omissis ....

« Se il giudice penale, ritenendo che il fatto avvenne non perchè l'automobile del Meda urtò nel passare la bestia o il carro, ma solo per l'imbizzarrirsi di quella che trainava questo, credette di non aver raggiunto la prova della di lui imputabilità penale; questa sua decisione tuttavia non venne certamente a togliere la colpa civile di cui qui si tratta; colpa di per sè distinta e da non confondersi in una identità di latitudine, di comprensione e di confini con quella penale. Si aggiunga anche, come si ritenne con giurisprudeuza quasi costante e dietro conforme parere dei principali commentatori del diritto penale, che detta ordinanza non può essere pareggiata nel suo effetto legale a quella delle sentenze passate in cosa giudicata di cui all'articolo 6 del Codice di procedura penale perchè anzitutto questa disposizione, per la materia in cui verte, deve essere interpretata restrittivamente a sensi dell'articolo 4 delle disposizioni preliminari al Codice civile; poi perchè per l'ordinanza stessa di non luogo a procedere per mancanza di sufficienti indizi di reità non acquista autorità di cosa giudicata a sensi dell'articolo 266 e 445 del Codice di procedura penale se non fino a quando non sopravvengono nuove prove, per le quali non essendo fissato un termine, il tempo per il loro acquisto durerà fino alla prescrizione del reato. Evidente è poi la differenza tra la decisione penale e quella civile per rifusione di danno, e nessuna contraddizione si avrà mai fra le due decisioni, perchè fine del giudice civile è semplicemente quello di indagare se nel fatto, che fu causa di danno alla Parodi, vi concorra la colpa del Meda a sensi dell'articolo 1151 Codice civile.

Dovere di ogni persona è di non far male ad alcuno volontariamente, nonchè di porre ogni diligenza onde non nuocergli involontariamente. Ora a tale precetto nou si informò certamente l'operato del Meda, perchè avvertito come fu da coloro che montavano sui carri di rallentare la corsa, suo obbligo era di ottemperarvi non solo per riguardo a costoro, ma anche perchè non potendo egli supporre che si trattasse di mero capriccio, lo stesso Regolamento di Polizia stradale, 8 gennaio 1905, N. 24, all'articolo 67, gliene faceva espressa imposizione, dovendosi la velocità moderare convenientemente negli incroci delle vie, nelle curve più ristrette, nelle forti discese, in caso d'ingombro o di ostacoli alla circolazione ed ogni qualvolta vi sia pericolo di accidenti a persone od animali o di spavento per questi ultimi. Nè a contestare il fatto commesso vale l'affermazione che non fu elevata contravvenzione a sensi degli articoli 87 e seguenti di detto Regolamento, perchè ciò unicamente dipese da un non giustificato riguardo dopo la promessa che avrebbe risarcito in via amichevole il danno cagionato. Nè alcun motivo di scusa può egli ritrarre dalla circostanza che la mula al suo passaggio non era tenuta a mano, perchè rimase provato che essa era di buona indole e non facile ad adombrarsi, poi che non era abbandonata a se stessa e che il conducente se non la trattenne meglio con la briglia, fu perchè non ebbe il tempo di scendere pel quasi fulmineo avvicinarsi e transitare dell'automobile medesima.

La colpa pertanto rigenerante la sua responsabilità non solo si deve far risalire alla mancata diligenza usata nel condurre l'automobile, ma auche all'inosservanza di una norma giuridica derivante dalla legge.

Il che necessariamente porta all'obbligo di risarcire all'attrice il danno che direttamente ed immediatamente ne è derivato dalle lesioni riportate.

Dimostrato così il legale fondamento dell'azione di danni, sulla determinazione di questi la domanda proposta non si deve dire esagerata. Infatti provato che la Parodi rimase malata quaranta o cinquanta giorni che per due o tre mesi ancora fu convalescente e che perdette della sua forza fisica e naturale vigoria; più che dovette incontrare delle non lievi spese di cura ed una diminuzione nel suo patrimonio per non aver potuto attendere per tutto quel tempo alle sue ordinarie occupazioni, a parere del giudicante le L. 1500 richieste eguagliano i danni materiali e morali complessivamente subiti, senza bisogno di ricorrere all'uopo ad altre prove per stabilire il loro preciso ammontare.

Omissis ....

Per questi motivi, reietta ogni contraria istanza, azioue ed eccezione

Giudica

dovere il convenuto Meda Paolo pagare all'attrice Parodi Caterina, a titolo di risarcimento danni la somma di L. 1500, con gli interessi del 4 per cento dal giorno della domanda al saldo; nonchè le spese di questo giudizio, ecc., ecc. »

Comunicati e notizie del Touring

La Direzione generale del Touring ha preso in sue recenti sedute fra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONVEGNO DI PARMA. — Si accorda una medaglia d'oro al Comitato del Convegno generale di Parma perchè questa venga destinata quale uno dei premi per le gare di tiro dei V. C. A.

CONVEGNO DI FIVIZZANO. — Si concede una medaglia d'argento al Comitato del Convegno che avrà luogo a Fivizzano il 29 settembre.

CONCORSO AUTOMOBILISTICO DI PIACENZA. — Si prende comunicazione delle proposte del capo console di Piacenza, on. Raineri, relative al Concorso Automobilistico di Piacenza per *camions*, furgoni *omnibus* e vetturette. La Direzione generale prende occasione dell'annuncio ricevuto per affacciare la proposta se non sia il caso di approfittare dell'inaugurazione del ponte sul Po a Piacenza, per fare una prima grande manifestazione di turismo nautico, organizzando una flottiglia di canotti automobili che da Venezia raggiunga il Po e lo risalga fino a Piacenza. Mentre la Direzione manda a chiedere in merito l'avviso del capo console di Venezia, conte Piero Foscari, dall'altra affaccia la possibilità di un'organizzazione di questo genere per parte dello stesso Comitato di Piacenza ed in tal senso stabilisce di dare comunicazione all'on. Raineri.

PER LA PECHINO-PARIGI. — Si ricorda che all'atto della partenza del principe Borghese dall'Italia per recarsi a Pekino, dovendo partecipare al raid automobilistico Pekino-Parigi, indetto dal *Matin*, il Touring, del quale il principe Borghese è socio vitalizio, oltre all'inviare al principe Borghese un telegramma augurale, gli ha altresì offerto il guidone del Touring, perchè lo recasse a bordo della vettura durante il viaggio. Il principe Borghese dimostrò di gradire assai l'omaggio, facendo anzi esplicita promessa che del viaggio avrebbe dato relazione ai soci del Touring sulla *Rivista Mensile*, con scritti ed illustrazioni.

La Direzione, richiamati questi precedenti, delibera di incaricare il capo console per Parigi signor Berteaux, di recarsi incontro al principe Borghese, a portargli il saluto della Direzione e di tutti i soci del Touring, di far presentare a testimonianza dei sentimenti della Direzione del Touring, al principe Borghese, col mezzo del capo console Berteaux, una grande medaglia d'oro, ed una medaglia d'oro pure agli altri italiani che hanno partecipato, anche se come passeggeri, al raid: infine di provvedere per un'accoglienza speciale, per parte della Direzione generale all'arrivo del principe Borghese a Milano.

PICCOLA CRONACA.

CONSOLATO.

SESTO ELENCO.

Capo Consoli.

Venezia .... Foscari conte Piero.

Consoli.

Aquila (39 fanteria)	Sambri ten. Primo
Borgata Leumann	Giordanetti Cornelio.
Bormio	Fay dott. Ulisse.
Grugliasco	Chazalettes Giulio.
Padova (20 artiglieria)	Pieragostini cav. magg. Scipione.
Piacenza (21 artiglieria da campagna).	Zanghieri ten. Giovanni.
Pisino-Lindaro	Baxa Carlo.
Ponte S. Pietro	Mazzucotelli Giovanni.
Prato	Cavaciocchi Dante.
Riva di Trento	Isnenghi Achillo.
S. Giovanni in Persiceto	Sassoli Antonio.
Teramo	Bonotis-Botti Giuseppe.
Trapani	Sandias ing. Francesco.
Varese	Chiesa rag. Edoardo.
Venasca	Balbis Silvio.

SEZIONE MEDICA.

SESTO ELENCO.

Cologna Veneta	Bressan dott. Giovanni.
Serralunga di Crea	Garino dott. Carlo.

CONSULENTI LEGALI.

QUINTO ELENCO.

Fermo	Galanti avv. Filippo.
Spezia	Viglione avv. Giacinto.

AFFILIAMENTI.

I. - Garages.

Genova .... Ing. F. G. Paradis III Categoria

II. - Meccanici.

Controguerra	Edoardo geom. Barcaroli	II Cat.	M. C.
Maranello	Franchini Ildebrando	II „	M. C.
Mel	Daniele Dall'Omo	II „	M. C.

NECROLOGIO.

Il 9 agosto p. p. una mano assassina proditoriamente colpiva chi per lunghi anni lo aveva beneficato, il signor **Giulio Chazalettes,** noto industriale piemontese, consigliere del comune di Collegno, presidente della Società sportiva " Pro Grugliasco „, console del T. C. I.

Nel riprodurne le sembianze che lo ricordano agli innumerevoli che per l'animo suo gentile e buono tanto l'amavano, il Touring invia alla famiglia desolata le più vive condoglianze.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.º al 31 luglio 1907

Soci vitalizi. (*)

ACIREALE, Badalà Pennisi Giuseppe — **LATISANA**, Ballarin Domenico — **LONIGO**, Giovanelli Principe Alberto — **MILANO**, Cerruti ing. Camillo; Crespi Mario; Il Giornale *Corriere della Sera*; Levi Emanuele; Modiano Gustavo; Schmidt Sidney York; Società Petroli d'Italia — **PARIS**, Hillyer Clarence W. — **PRATOLINA**, Abamélek Lazeren Principe Simone — **ROMA**, Bennicelli Conte Augusto; Caramelli Alfredo; Di Giura cav. Magg. Gerardo; Guidi di Bagno March. Dott. Cav. Uff. Giuseppe — **ROSSANO VENETO**, Mosca Lamberti di Colle Nob. Vincenzo — **S. PAULO** (Brasile), Cervone Raffaele; Chiappori ing. Giuseppe — **TORINO**, Girardi cav. Giacomo; Nigra conte Guido — **TREPPIO**, Gargallo Mario Tommaso.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Lenti geom. Giuseppe.
Asti. — Novelloni Berruti Remo, Podestà Giuseppe.
Casale Monferrato. — Mosca Goretta Alfonso, Pietra Adolfo, Ronchetti Ferruccio, Tassistro Vittorio.
Cocconato. — Bottino Marco.
Felizzano. — Francavilla Francesco.
Mombaruzzo. — Cavallo cap. cav. Pietro.
Montechiaro d'Asti.— Fraquelli Guglielmo.
Novi Ligure. — Sacchetti Giuseppe.
Occimiano. — Bocca Giuseppe.
S. Giuliano Nuoro. — Robbio Alberto.
Tortona. — Mondini Antonio.
Valenza. — Vaccari cav. geom. Luigi.
ANCONA. — Magistrelli Cesare, Rastelli Oscar, Vatta Angelo, Viviani ing. Ferruccio.
AQUILA. — Carusi ten. Antonio, De Simonibus ten. Luigi, Silveri prof. Domenico.
Avezzano. — D'Angelo Serafino, Pastorello Attilio.
Ovindoli. — Angelosante Geremia.
Popoli. — Tiburzio Pietro.
S. Sepolcro. — Alberti Guido.
Terranova. — Ferrini avv. Gian Carlo.
ASCOLI PICENO. — Lombardo Lamberto, Vecchiotti Fortunato.
Falerone. — Menicucci Ferruccio.
Fermo. — Apolloni Riccardo, Capocasa Lanino.
Montalto. — Sacconi conte Luigi.
PortoS. Giorgio.— STEINBANER FRIDA.
AVELLINO. - *Avella*. — Barba Gaglione Pasquale.
Frigento. — Testa avv. Domenico.
S. Angelo Lombardo. — Mattei avv. Nicola.
BARI. - *Canosa*. — Minerva Francesco L.
BELLUNO. — Barcelloni Adriano.
Pieve di Cadore. — Coletti Leo.
BENEVENTO. — D'Alessandro dott. Giuseppe.
Airola. — Crisci Costantino.
BERGAMO. — Barbera Natale, Benaglio conte Eugenio, Giambarini Antonio, Spreafico Ferdinando.
Fuipiano al Brembo. — Cavagnis dott. Giuseppe.
Martinengo. — Foraboli Silvio.
Nembro. — Angeloni Antonio.
Ponte di Nossa. — Perolari Francesco.
Ponte S. Pietro. — Pellicari Olinto.
Romano Lombardia. — Zonca Antonio.
S. Giovanni Bianco. — Canali Domenico.
Sotto il Monte. — Locatelli Lino.
Torre Boldone. — *Diener Alberto*.
Zogno. — Potti Paolo.
BOLOGNA. — Amici Sesto, Brunelli ing. Guido, Catucci Vincenzo, Cella Emilio, Checchi ing. Giacomo, Cremonini Francesco, Frassini Agostino, Goidanich Pietro, Magnanelli Ezio, Manfredi Telemaco, Manfredini Luigi, Manzi Corrado, Martini Cleomene, Mastacchi Enrico, Mosconi Attilio, Pezzoli Ettore, Pierantoni Giuseppe, Righi avv. Ivaldo, Veronesi Luigi.
Borgo Panigale. — Tonelli Medardo.
Crevalcore. — Chelli Federico.
Porretta. — Melani Alfonso.
BRESCIA. — Du-lac cav. Alfredo, Rusinenti Luigi, Ziveri dott. Alberto.
Borgo Trento. — Unione Velocipedistica.
Castegnato. — Turati Angelo.
Erbusco. — Cavalleri avv. nob. Attilio.
Gavardo. — Dusi Giovanni.
Limone. — Marchesini dott. Luigi.
Maderno. — Capretti Giuseppe, De Mazzetti Ferdinando, Elena avv. Andrea.
Montichiari. — Monti bar. comm. Carlo.
Rovato. — Bona Domenico.
Tignale sul Garda. — *Beretti Giuseppe*.
Toscolano. — Stefini dott. Andrea.
CAGLIARI. — Gaspardini Annibale.
Gonnesa. — Loy Murgia dott. Bonaventura.
Guspini. — FlorisRaimondo, Garan Pietro, Saba Eugenio.
Iglesias. — Atzeri avv. Attilio.
Monteponi. — Rey Giacomo.
Muravera. — Onnis Zoilo.
Nuraminis. — Aresu Cecchino, Costa dott. Carlo, SERCI ERMINIA.
Oristano. — Pabis avv. Gustavo.
Agnone. — Fabrizio Giulio.
Venafro. — Mariano Pietro.
Roccadarce. — De Pigliaro dott. Giuseppe.
S. Maria a Vico. — De Lucia Samuele,
S. Maria C. V. — Baldazzi Massimo. Botto Carlo, Gerardis Noè, Rubino Oliviero.
CATANIA. — Giarrusso Giacomo, Ruggeri Giuseppe.
Regalbuto. — Camino Giuseppe Enrico.
CATANZARO. — Caizzi Adolfo, Diana Rodolfo.
Buonocampo. — Bonaventura Comas.
COMO. — Belli Adriano, Broggi Mario, Brunelli Giuseppe, Coduri de' Cartosio Luigi, Sacerdote Aldo, Torchiana rag. Italo.
Acquaseria. — Bettinetti Giacomo.
Bellano. — Radaelli G. B., Ronchetti Baldassare.
Blevio. — ARTARIA CLOTILDE.
Brinzio. — Piccinelli Emilio, Piccinolli Giuseppe.
Cantù. — Pessina Luigi M.
Castello sopra Lecco. — Maffei Giulio.
Germignaga. — Testorio Antònio.
Lecco. — Redaelli ing. Pietro, Rigamonti Felice.
Lonate Ceppino. — Tenti Carlo.
Marchirolo. — Bernasconi dott. Giulio.
Mariano Comense. — Lucioni Attilio.
Maslianico. — Luppi Pietro.
Orino. — Chiappa Guglielmo.
Varese. — Sezione del Club Alpino Italiano.
COSENZA. - Rizzuto Alfredo.
S. Giovanni in Fiore. — Barberio Costantino. V.
CREMONA. — Ferrari Luigi, Rossi rag. Luigi.
Agnadello. — Rotta Francesco.
Cà de' Stefani. — Menzi Giovanni.
Castelleone. — Allescich avv. Gianfranco.
Crema. — Sinigaglia Lorenzo.
Robecco sull'Oglio. — Berenzi Cesare.
Soncino. — Consolandi Giuseppe, Pizzoglio Attilio.
Stagno Lombardo. — Corradi don Luigi, Galimberti Remigio.
CUNEO. — Salvioni cap. Filippo.
Alba. — Sernagiotto Raffaello.
Benevagienna.— Gatti dott. Antonio, Leone Giovanni.
Boves. — Marino Pietro.
Ceva. — Fresio Eligio, Garelli Giuseppe.
Dogliani. — Piovano geom. Giorgio.
Fossano. — Ballatore Giuseppe, Lagna Fietta G. B.
Mondovì. — Quaglia Pietro.
Niella Tanaro. — FOLDI EBE.
Racconigi. — Morone G. B.
Robilante. — Acquarone Antonio, Armaud cav. Bartolomeo.
Roccadebaldi. — Bertolini Marco.
Saluzzo. — Gallo geom. Giuseppe.
Venasca. — Balbis Silvio.
Vezza d'Alba. — Audisio dott. Antonio.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

FERRARA. — Di Gioacchino Ugo.
Ariano. — Baccarini geom. Natale.
Comacchio. — Boccacini De Carli Guido.
Poggio. R. — Giordani Francesco.
FIRENZE. — Banti Antonio, Buchmann Alessandro, CARANDINI marchesa MARIA CRISTINA, De Montel Enzo, Di Tocco Agostino, Lace cav. Lorenzo, Pallotti Giovanni, Stumpo Salvatore, Verity Roger, Zini prof. Emilio.
Empoli. — Bertelli Pietro.
Pistoia. — Calvani Umberto, Carobbi Averardo, Cerini Pietro, Civinini Franco, Corsini F. A., De Felice Giuseppe, Fabrini dott. Emilio, Franzoi G. B., Ganucci Cancellieri avv. comm. Arturo, Giannetti Alberto,Giannini dott. Giovanni, Innocenti Italo, Jacomelli Raffaello, Niccolini Augusto, Offerti Onofrio, Paganelli Alessandro,Petrini Cesare, Pierucci Enrico,Raffaelli Carlo, Scotti Francesco, Turi Tiziano, Valiani Pio.
Ponte a Elsa. — Santini Zelindo.
Rocca S. Casciano. — Vivoli Carlo.
S. Sofia. — Domeniconi Guglielmo, Giorgi Rodolfo.
Sesto Fiorentino. — SENSI IBIS.
FOGGIA. — Gay ing. Giuseppe.
FORLI'. - *Cesena.* — Cozza Raffaele, Fedreghini cav. Ugo.
GENOVA. — Bacigalupo dott. Stefano, Barontini Carlo, Bruzzo Carlo, Carraro cav. dott. Venceslao, Chiappe Aristide, Cipollino Mario, Cuneo Don Andrea, Dellepiane Iacopo, Dodero Pietro, Galbiati Emilio, Garaventa Don Angelo, Ghersi A., Gonella Amilcare, Grasso Silvio, Ingoletti dott. Vittorio, Isola Giuseppe, Isolabella Fortunato, Ivani geom. Armando, Ivani cav. Emilio, Marchini Domenico, Massa cav. Giuseppe, Mosso dott. Francesco, Nazzari Giuseppe Mario, Olivieri Adolfo, Oppezzo Giuseppe, Ravetti Antonio, Ricci Angelo, Riggio Don Luigi, Rimassa Angelo, Rodino Mario, Rossi Leone, Rossi cav. uff. Niccolò, Saladino Giacomo, Santucci dott. Domenico, Sommariva Giuseppe Enrico, Tiscornia Tullio, TraversoDon Emanuele.
Bolzaneto. — Raffetto don Emanuele.
Albenga. — Circolo S. Filippo Neri.
Alassio. — Morteo avv. Franco A.
Campomorone. — Olcese don Domenico, Boccardo don Fedele.
Caprafico. — Magnasco don Giuseppe.
Carasco. — Brignole Ulrico.
Carcare. — Barberis Giuseppe.
Chiavari. — Daneri Giovanni.
Cornigliano. — Alvigini Silvestro, Noberasco Pietro Ernesto.
Lavagna. — Polo Vittorio, Vignale Giuseppe.
Mele. — Pollcri dott. Luigi.
Pontedecimo. — Napoli Emanuele, Panfietti Francesco.
Rivarolo Ligure. — Parodi don Andrea, Testaverde Federico.
Sampierdarena. — Gancia geom. Mario, Rivara Pietro.
Sestri Ponente. — Mac-Donald Arturo.
Spezia. — Barberis Carlo, Dolcetta ing. Giulio, Fancher ing. Luigi.
Staglieno. — Gaggero Pietro.
Velva. — Bacigalupo Luigi.
Zinola. — Folco A. Pietro.
Zoagli. — Merello Antonio.
GIRGENTI. - *Porto Empedocle.* — Molluso Ernesto.
LECCE. — Milano Salvatore Raffaelo, Tarugi Stefano.
Brindisi. — Bianchi Ugo, Martinesi Teodoro.
Taranto. — Licastro Giuseppe, Maresca Giuseppo.
LUCCA. — Niori Luigi, Pellegrini avv. Guido.
Bagni di Montecatini. — Cavezzali Ferdinando, Forini Lippi nob. Guido, Giacomelli Pietro, Severi Armido.
Borgo a Mozzano. — Passera Faustino.
Viareggio. — De Ranieri Sem, Esonerato Stefano, Ricci Fodorigo.
MACERATA. — Marchesini dott. Augusto.
Recanati. — Antici march. Giulio.
MANTOVA. — Dalfrà G. Batt., Fangareggi Giuseppe, Gatti Giuseppe.
Asola. — Caironi Furio.
Cavriana. — Caioia Don Angelo, Siliprandi Italo.
Monzambano. — Orlandi Tito.
Ostiglia. — Ghioni Gaetano.
San Giorgio. — Borelli Gino.
Sermide. — Michelazzi Mario.
MASSA CARRARA. — Bonanni dott. Rutilio, Cappelletti Alfredo,Cuturi Gino.
Aulla. — Cappelletti geom. Mario, Ducci Alfredo
Pontremoli. — Cocchi Luigi, Giuliani Manfredo.
MILANO. — Allodi Pioro, Banchini ing. Giovanni, Bardoni Italo, Bugo Guido, Bellini Annibale, Belloni Gino, Berti Augusto, Bignami Pietro, Bordoni Oreste, Botto Giuseppe, Brenner Ignazio, Briani Attilio, Buttari Roberto, Calderoni Italo, Capelli ing. Cesare, Carminati rag. Enrico, Carpi geom. Francesco, Castelli Ferruccio, Cattaneo Bernardo, Cecchi avv. Carlo, Censi Carlo, Cetti Luigi, Chiodi Luigi, Chizzolini ing. Antonio, Comini ing. Antonio, Danni Vittorio, De Finetti, G. B., Diez Ermanno, Fara Mario, Felisi Ettore, Ferraguti Alessandro, Ferretti Antonio, FERRI PANIZZARI SOFIA, Ferri Phiphine, Franceschi Gerolamo, Franci Guido, Fumagalli Giuseppe, Galli Edmondo, Galli Guglielmino, Gaviraghi Carlo, Gaviraghi Luigi, Gilardi Giovanni, Gilardi Martino, Gualtieri Ubaldo, Koch Ottone, La Brigata Garibaldi del Corpo delle Guardie Daziarie, La Brigata Macello, La Brigata Magenta, La Brigata Ticinese, La Brigata Romana, La Brigata Sempione, La Brigata Venezia, La Brigata Volante, Lamoth Pietro, Landi Pasqualo, Le Rappresentanze Automeccaniche ed Agenzia Generale della Società Meccanica Bresciana, Mangioli Agostino, Manzoni Carlo Attilio, Marobin Secondo, Marugg Ernesto, Masera Giuseppe, Mengert Ed. H., Menni Andrea, Menta Pietro, Michetti Paolo, Moda Jacopo, Montegnacco conte Mario, Morelli Bruno, Moretti dott. Angelo, Morini ing. Adelchi, Mundo Gabriele, Murer Ettore, Nasoni avv. Angelo, Negroni Giovanni, Parracchini Natale, Pasqualetti ing. Emanuele, Pasqualigo rag. G. B., Patellani Giovanni, Pellini Carlo, Pellini Paolo, Penna Carlo, Perelli Fernando, Perotti Giovanni, Piccioni Rodolfo, Pontremoli Alberto, Quintavalle Umberto, Rietmann Max, Rognoni Giuseppe, Rossi Giacomo, Rudari rag. Arturo, Semprini Arnaldo, Scarazzini Giuseppe, Schiave F., Scuola Tecnica « B. Cavalieri », Seves Pietro, Sormani Francesco, Strazza Giovanni, Taveggia Giovanni, Terragni Angelo, Terruzzi Paolo, Tradico Antonio, Wuhrer Cesare, Zanacchi Giuseppe.
Abbiategrasso. — SANCHIOLI EMILIA.
Arconate. — Unione Sportiva Arconatese.
Besate. — Nogri dott. Domenico.
Bresso. — Conti Paolo.
Busto Arsizio. — Lualdi Gian Luigi.
Carate Brianza. — Mascherpa Giulio.
Cassina Amata. — Citterio Ignazio.
Cinisello. — Gallieni dott. Francesco.
Cusano Seveso. — Negri Luigi.
Gallarate. — Binda Andrea.
Greco Milanese. — Pennocchio Pietro.
Lambrate. — Casati Cesare, Gilberti Raimondo.
Lodi. — Alice dott. Giovanni.
Marnate. — Colombo Carlo.
Monza. — Galbini Angelo, Pozzi Giovanni, Società Sportiva Velitos, Valdonio Francesco, Vigoni Cesaro.
Paderno Dugnano. — Tavecchio Alberto.
MODENA. — Calentani Luigi, Padoa rag. Guido, Stinchi Francesco.
Carpi. — Berni Candido, Grasselli Pietro, Marri Mario, Vincenzi ing. Enrico.
Formigine. — Fogliani avv. Cesare.
Mirandola. — Maletti Don Roberto.
S. Felice sul Panaro. — Ruffini Giuseppe.
Villanova. — Poppi Amedeo.
NAPOLI. — Cottran Paolo, d'Abro Pagratide Umberto, De Feo Florindo, Di Lustro Antonio, Doria Attilio, FEDERICI baronessa FANNY, FEDERICI GIULIA, FEDERICI FRAGGIACOMO baronessa GIOVANNA, Fimiani Quirino, Mileo Nicola, Ochetto Giuseppe, Sbordone dott. Annibale, Starace Loreto,Viani Giuseppe, Viola Francesco.
Castellamare Stabia. — Petreliuzzi Ferdinando.
Sorrento. — Fattorusso Giuseppo.
NOVARA. — Perone Eugenio, Tacchini Guido.
Andorno. — Brindisi Enrico, Ferraris Antonio, Porta Francesco.
Arona. — Gunetti Giovanni.
Baveno. — Gallo Romolo.
Belgirate. — Società di Beneficenza.
Biella. — Boggio Ottavio, Cerruti Stefano, Chiaperotti Umberto, Foglio Guido Gandino Quinto.
Borgolavezzaro. — Rosina Don Giovanni.
Borgosesia. — Gramegna Giuseppe.
Cannero. — Albertella Gaetano.
Cannobio. — Vecchiati Marino.
Castelletto Ticino. — Oliva Augusto.
Finero. — Giustiniani nob. Aldo.
Gozzano. — Albertazzi Carlo.
Gravellona Toce, — Diverio Attilio, Richiero Giuseppe.
Olcenengo. — Zancardi geom. Giuseppe.
Quarona. — Botto dott. Piero, Castelli Polastrotti Luigi.
Re. — Guidetti Emilio.
S. Maria Maggiore. — Castrati Giulio
Stresa. — Narischkim.
Valle Mosso. — Filippino Carlo.
Vercelli. — Borgogna Riccardo.
Vicolungo. — Corsico Giuseppe.
PADOVA. — Berini Emilio, Cavalcaselle Cesare, Crescente Antonio, Fiorenzato Angelo, Ghirardini Giovanni, Melloni Erardo.
Battaglia. — Rossi ing. Antonio.
PALERMO. — Caciappo Gioachino, Helg C. F., Miglioli Carlo, Piatania Giuseppe.
PARMA. — De Benedetti Ugo, Leal Henrique, Mariotti Mario, Meley Achille, Nicelli cav. Pio, Piazza Lorenzo, Simonetti Attilio, Telseire dott. Ulisse.
Neviano. — Bertogalli dott. Antonio.
Noceto. — Barral Alberto, Brizzolara ing. Carlo, Lunardi dott. Giovanni, Martinazzi Amilcaro.
PAVIA. — Gilardi Giovanni.
Bressana. — Pisoni Giuseppo.
Cozzo Lomellina. — Binelli Giorgio.
Valeggio Lomellina, — Viganò Filippo.
Vigevano. — Colli Tibaldi Aldo.
Vognera. — Silvani Luigi.
PERUGIA. — Antognelli Guglielmo, Ascoli Vittorio, Bonucci Lucio, Brizzi Anchiso, Bruschetti prof. Francesco, Carattoli geom. Manlio, Friggeri Ernesto, Mazzerioli Gualtiero, Pompei Virgilio, Salusti avv. Salustro, Storti Bruno, Teixeira dott. Vittorio.
Castello delle F. — Rossi Ruggero.
Cerqueto. — Dominici Pio.
Città di Castello. — Trivelli Angolo.
Lisciano Niccone. — Montaldini Don Cestio.
S. Venanzo. — Catenacci Angelo, Giulivi dott. Oroste, Rosi Adello.
Terni. — Bianchi Ernesto.
PESARO. - *Cagli.* — Rossi Dario.
PIACENZA. — Collegio degli Ingegneri, Guillet Alfrodo, Nasalli Rocca Giacomo, Poggi dott. Luigi.
Alseno. — Volpini Giulio.
Carpaneto. — Casolla geom. Luigi.
Fiorenzuola d'Arda. — Frignani ing. Giuseppe.
PISA. — Buffa di Perero conte magg. Vittorio, Errora prof. Carlo,Maestretti Arturo, Marini Arturo.
Marina di Pisa. — Genovesi Cornelio.
Venturina. — Profondi Leonello.
PORTO MAURIZIO. - *Oneglia.* — Scmeria avv. Lodovico.
S. Remo. — ALMERINI ALMERINA, Carbonotto Francesco, DANSI MARGHERITA, Gobetti Aristide, Lazzari Alfonso, Merlo Giuseppe.
Ventimiglia. — Rondolotto geom. Francesco.
POTENZA. - *Lauria.* — Reale geom. Giovanni.

Matera. — Beltrami Giuseppe.
Roccanova. — Fabbrocin don Luigi.
RAVENNA. — Babini Luigi, Gambi ing. Pietro, Perilli Mederico.
Lugo. — Feliciani Giorgio.
Riolo. — Stipa Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Cibele ten. Nicolò, Magrini cap. Luigi.
Siderno. — Pedullà Pietro.
Stilo. — Priori Manrico.
REGGIO EMILIA. — Borlenghi Francesco, Cesano Giovanni, Giglioli Guglielmo, Marchetti don Vincenzo.
Casinà. — Casotti dott. Pietro, Gentili Policarpo, Gregori Alberto, Gregori Remigio.
Guastalla. — Giungi Aldo.
Montecchio. — Bertoldi Didaco, Pivot Roberto, POSSENTI CLOTILDE.
Poviglio. — Tirabassi don Giovanni.
Rubiera. — Azzaloni Luigi, Baccarani Ugo, Biondi Francesco, Bonacini Gelsomino, Maselli Ferdinando.
S. Maurizio — Tegoni Attilio.
S. Valentino. — Iemmi don Luigi.
ROMA. — Brancaccio Massimo Eleonora, Dardano Achille, Durante Domenico, Fabiani Filippo, Folchi-Vici Filippo, Folchi-Vici Giulio, Garbasso Alberto, Girardini Aldo Ulisse, Gorio Ostilio, Hoyek Giuseppe, Honoro H. H., La Biblioteca della Sezione di Roma del Club Alpino Italiano, Lardi Fausto, Lazzaro Carlo, Luiggi Mario Luigi, MONTI baronessa LUCREZIA EMILIA, Morganti Giovanni, Orsini Domonico Napoleone principe di Solopra, Pellegrini Francesco, Perelli Ippolito, Pistolini Ottorino, Re Riccardi comm. Adolfo, RONDINELLI VITELLI principessa ISABELLA, Scifoni cav. uff. Alessandro, Segrè rag. Marcello, Tutino Berto.
Anagni. — Pampanelli Vincenzo.
Anticoli di Campagna. — Ridolfi ing. Luigi.
Subiaco. — Bona Bernardo.
Vignanello. — Pugliesi Alfredo.
ROVIGO. — Sordina Arrigo.
Adria. — Bergamasco dott. Piero, Cattani Luigi, Cattozzo Aldo.
SALERNO. — Avenia Raffaele, Durante avv. cav. Carlo.
Sarno. — Correale Giustino, Danti Vittorio, Monteleone Alfredo, Tortora cav. uff. Onofrio.
SASSARI. — Fadda cap. Raimondo.
Ozieri. — Gnutti Fulvio.
Silanus. — Tamponi Giacomo.
SIENA. — Vanni Stefano.
Ciavarciano. — Rossi Angelo.
Colle Val d'Elsa. — Pacini Remo.
SONDRIO. - *Bormio.* — Fay dott. Ulisse.
Chiavenna. — De Giacomi Mario, Del Curto dott. Amerigo.
Novate Mezzola. — Caldara dott. Pietro.
TERAMO. — Giordani Paolo.
Alanno. — Di Natale Natale.
Atri. — Ciehetti Domenico.
Castiglione Messer Raimondo. — Silvestri rag. Raffaele.
TORINO. — Abiato Felice, Aiassa Vittorio, Annaratone dott. Duilio, Bernardi Raffaele, Bertea Giacinto, Bonaretti Franz, Borello Francesco, Bormida Vincenzo, BURIDAN CANTI ROMILDA, Cagnis Carlo di Castellamonte, Cardolli cap. Oino, Casalis cav. Francesco, Chiapella Giovanni, Chicco Giuseppe, Citterio Enrico, DEL CARRETTO marchesa CRISTINA, Dondona Pier Carlo, Fernckess Giorgio, Gallotti avv. Francesco, Galliano Luigi, Gambini Salvatore, Gamero Civico don Francesco, Gandolfo Cesare, Garello Francesco, Giacosa Celestino, Giansana Camillo, Gosio Filippo, Guerriero Antonio, Invernizzi Gino, Libardi Eliseo, Lualdi ing. Mario, MACCHI GIUSEPPINA, Malfatti Attilio, Massoia Giovanni, Minetto Bartolomoo, Montalenti prof. Francesco, Porucca Alceste, Peyrot cav. Alberto, Quassolo Emilio, Rapetti avv. Ernesto Maria, Ricchiardi rag. Giuseppe, Romano Romolo, Rossi Simone, Scrova Lorenzo, Segrè Giuseppe, Sella Riccardo, Taccono Angelo, Taschi Oreste, Tazzetti Valerio, Torretta Mario.
Aosta. — Decio dott. Camillo.
Borgofranco. — Torreano Egidio.
Chivasso. — Guglielmi Salvatore.
Frossasco. — Grosso Campana Luigi.
Leyni. — Rapelli Antonio.
Luserna S. Giovanni. — Cesano cav. Domenico.
Morgex. — Ripoli avv. Ranieri Valentino Giacomo.
Nole. — Francini Giuseppe, Verlucca Domenico.
Pinerolo. — Alliand Francesco, Banfi avv. Ippolito, Perro Vittorio.
Ponte Canavese. — Asti Vittorio Mario.
Sant'Antonino. — Ferro ing. Vittorio.
S. Vincent. — AICHINO GENOVEFFA.
Scarmagno. — Sciacero Michele.
Strambino. — Cordani avv. Giuseppe.
TREVISO. — Appiani Virginio, Hérion Manfredo, Lazzar Gualtiero, Rosada Angelo, Sugana Marco, Zaniol dott. Giovanni.
Conegliano. — Vigne Giovanni, Zanussi Alfredo.
Oderzo. — Berti Carlo.
Ponzano V. — Gobbato Pietro.
Susegana. — Dall'Armi cav. Tomaso.
Vedelago. — Club Ciclistico.
UDINE. — Biasioli Italico, Carletti Ercole, Dilda Cristoforo, Madrassi Giacomo, Milanese Lino, Pordenone Federico, Valentinis Marco, Volpe cav. G. B.
Cordenons. — Berner Augusto, Roetz cav. Guglielmo.
Majano. — Zuzzi dott. Enrico.
Martignacco. — Grillo dott. Umberto.
Osoppo. — Morandini Valentino.
Pontebba. — Cociancig Eugenio.
Romans di Codroipo. — Anzil Geremia.
Sacile. — Mattioli Umberto.
S. Giovanni di Manzano. — Braida Giuseppe.
Tricesimo. — Agnoluzzi Carlo, Morgante Oreste, Polo Vittorio.
Venzone. — Pascoli Leonardo.
VENEZIA. — Baccalin Giacomo, Cais di Pierlas conte Alberto, Castelli Antonio, Circolo Militare, De Toni Antonio, Ghirardi Michele V., Mainella Cesare, Merli dott. Carlo, Sacripante march. Gustavo, Vianello Armando, Zappa Augusto.
Cavanella d'Adige. — Longo Giuseppe.
Fossalta di Piave. — Cadamura nob. Giuseppe.
Malcontenta. — Rizzatti Giovanni.
Mira. — Bertazzon Antonio, Dal Fabbro Rinaldo, Gasparini dott. Giuseppe, Macor Walther, Molon Vincenzo, Moro Lin conte dott. Mario, Sabadin Emilio, Tuzzato Antonio, Varisco Eugenio.
S. Maria Elisabetta di Lido. — Garizzo Francesco Pietro.
Spinea. — Bulletti Ottavio.
VERONA. — Bolognese Trevewoli Alvise, Donatini Giuseppe, Mutinelli avv. Antonio, Mutinelli avv. Giuseppe.
Cologna Veneta. — Bressan dott. Giovanni.
Monteforte d'Alpone. — Cappellari Ferdinando.
S. Giovanni Lupatoto. — Barca Riccardo, Bendazzoli Teodoro Ferruccio, Colombo Attilio, Orlandi Mario, Righetti Antenore, Turazza Olindo, Vanon Enrico.
VICENZA. — Fabris ing. Domenico.
Bassano. — Marzuoli Gian Domenico.
Breganze. — Bertoldi dott. Plinio, Crivellaro Antonio.
Carpanè. — Randi Guido.
Magrè. — Panizzon Francesco.
Malo. — Campanari Luigi.
Rosà. — Marcon Pietro.
Thiene. — Breda Giovanni.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Artico Carlo, Beltrame Umberto, De Mordax Guido, Fontana Alberto, LEVI ENRICA.
Capodistria. — Sardotsch Paolo.
Montona. — Corazza Antonio.
Pola. — Furlani Alberto.
Romans. — Barnaba Antenore, Gratton Emilio.
Volosca. — Perini Luigi.
TRENTINO. - *Ala.* — Troiani Eugenio.
Tione. — Bertolini Dante.
Trento. — Vitti Silvio.
PROVINCIE DIVERSE. - *Bolzano.* Perger Karl.
Fiume. — Giannoni Francesco, Vuolo Giovanni.
Villach. — Bergamo Gino.

Belgio.

Glons. — Piccolo Fortunato.

Francia.

Nice. — Astraudo Louis.

Monaco Principato.

Alias Giovanni.

Germania.

Lipsia. — Baedeker Hans.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. - *Berna.* — Egli Carlo.
CANTON GRAUBUNDEN. - *Lavino.* — Giacomelli Attilio.
CANTON DI ST. GALLEN. - *Wattwil.* — Soriani Natale.
CANTON TICINO. - *Bellinzona.* — Paggi Antonio.
Locarno. — Vananti Leopoldo.
Lugano. — GALLI LAURA, LANDGRAF MARIA, Reggiani Angelo.
Magliasino. — Bettelini Angelo.
Ostarietta. — Ghezzi Stefano.
CANTON DI ZURIGO. - *Oerlikon.* — Giubbini Enrico.
CANTON VALLESE. - *Brigue.* — Hôtel Pension Muller.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria. — Contro Enrico.

AMERICA SETTENTRIONALE.

New York. — Theodore C. Noè.

California.

Lemdore. — Malesani Tito.
Madera. — Spitzer Joseph.
S. Francisco. — Wallace John B.

AMERICA MERIDIONALE.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Cassinelli Eugenio, Moreno Josè, Persio Piergiovanni.

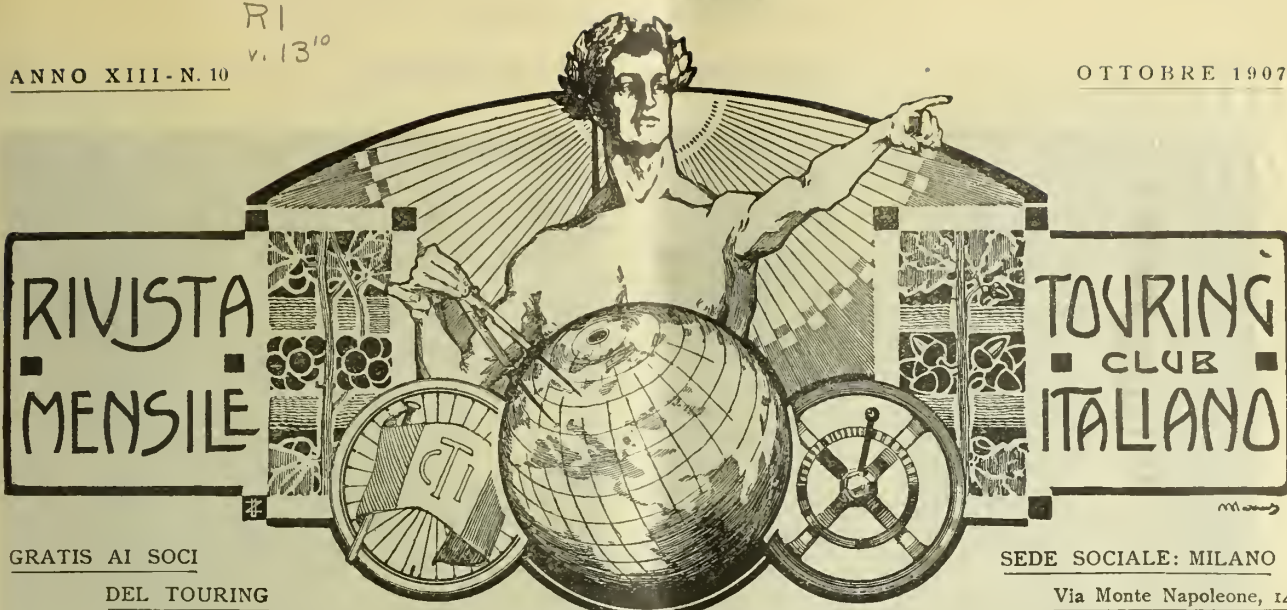
Uruguay.

Montevideo. — Costa Vincenzo, Rivara Eugenio, Sommaviila Goffredo, Zanetti Achille.

Posizione dei Soci al 15 agosto 1907

Soci annuali al 15 luglio 1907 . .	N.	56 629
Soci nuovi dal 15 luglio al 15 Agosto 1907	»	829
	N.	57 458
Dimissionari, irreperibili, morosi .	»	50
Soci annuali al 15 agosto 1907	N.	57 408
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906 N. 1259		
» » dal 1 gennaio al 15 agosto 1907. . » 303		1 562
Totale soci	N.	58 970

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente Responsabile: Ferruccio Globbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5

ANNO XIII - N. 10 OTTOBRE 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18 - 50

PIENZA

UNA GITA AUTOMOBILISTICA IN OCCASIONE DEL CONVEGNO DI PERUGIA

L'automobile, fra i molti suoi altri vantaggi, anche ha quello di rendere facilmente accessibili e nuovamente visitate località, che pure essendo del massimo interesse, erano state, dalle ferrovie, tagliate fuori dalle correnti dei viaggiatori.

Fra tali località merita uno dei primi posti Pienza, la piccola e sommamente artistica città, sulla quale crediamo opportuno di richiamare l'attenzione dei nostri lettori, prendendo occasione da una recente gita automobilistica che rese possibile la visita della bella creazione di Pio II.

Negli ultimi giorni di agosto il nostro direttore generale comm. Federico Johnson (accompagnato dal segretario del Consiglio cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia, dal Consigliere avv. cav. Federico Guasti, e dal signor Achille Negri) nel recarsi al Convegno turistico di Perugia, prescelse alla ferrovia l'automobile, per poter prender parte alla gita Siena-Perugia organizzata dal Consolato di Siena.

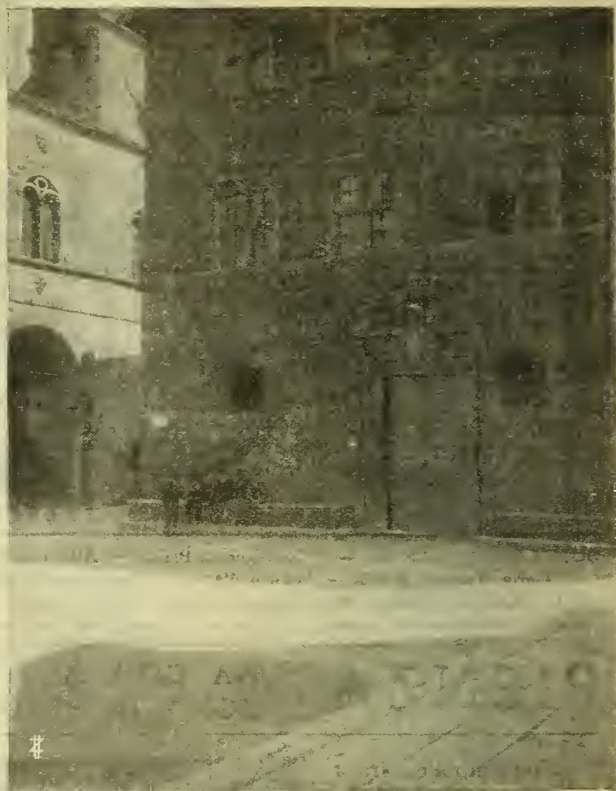
Il Pozzo di Pienza. (*Fot. I. Vigliardi - Paravia*).

Il 22 agosto venne percorsa la strada Milano - Piacenza - Parma - Modena - Pavullo - Abetone, chm. 280; nel secondo si andò dall'Abetone per i Bagni di Lucca, Lucca - Ponte a Elsa - Castel Fiorentino - Certaldo - Poggibonsi a Siena, chm. 164; nel terzo si giunse da Siena per S. Quirico di Orcia a Pienza, donde per Montepulciano, Castiglion del Lago e Magione a Perugia, km. 146.

Pienza deve il suo nome e la sua fama ad Enea Silvio Piccolomini il quale, divenuto papa, assunse il nome di Pio II. Prima del 1459 si chiamava *Corsignano* o anche *Castello dei Piccolomini.*

La cittadina sorge « nella sommità pianeggiante di un'ubertosa collina, a 500 metri sul livello del mare, a 14 chilometri da Montepulciano, di prospetto al maestoso monte Amiata, colla massa pittoresca dei suoi fabbricati, coi resti delle « sue mura fortificate ».

Così scrive il signor C. G. B. Mannucci in una accurata monografia (*Una città del rinascimento*) pubblicata nel

Il conte Piccolomini
ed i membri della Direzione del Touring e del Consolato di Siena.

Palazzo Borgia a Pienza.

Cortile del Palazzo Piccolomini.

Esterno dell'abside della Cattedrale di Pienza.

(Fot. I. Vigliardi - Paravia).

numero di settembre del 1906 dal periodico *Italia moderna illustrata*.

« Nulla di più originale — continua il Mannucci — nulla di più attraente, di più giocondo di ciò che può offrire all'artista, allo studioso, al ricercatore del bello e del pittoresco nelle sue manifestazioni più singolari, una visita alla patria di Pio II, alla cittadella che un dì era stata il gradito soggiorno al papa umanista, e che egli da un umile castello aveva sognato di trasformare in una Roma del Rinascimento, in una piccola capitale pontificia. Monumenti e palazzi che attestano la magnificenza, la energia, la tenacia, l'imprese arditissime del papa Piccolomini; torri ammirabili per originale eleganza di forme, una piazza di effetto sorprendente, incantevole; chiese magnifiche, tesori d'arte di rara bellezza, e tutto ciò in mezzo ad una quiete gioconda, ad un silenzio ch'è rotto soltanto dai rintocchi delle campane o dal giungere improvviso di un automobile o di una carrozza che reca qualche visitatore ».

Non possiamo qui dilungarci a parlare delle vicende di Pienza, nè delle varie bellezze delle quali essa si vanta; ma ci basta accennare ad alcune di queste.

Palazzo Piccolomini.

Il *Palazzo Piccolomini* sino al 1900 era stato lasciato nel più squallido abbandono, ma esso fu in questi ultimi anni completamente restaurato, ed avrà fra breve ripreso tutto lo splendore dei suoi tempi più lieti. Il restauro è dovuto alle amorose ed intelligenti cure dei proprietarî, conte Silvio e contessa Anna Piccolomini « i quali, artisti nell'anima, appassionati evocatori e studiosi di tutte le più schiette forme dell'arte antica, hanno dato nobile esempio di essere degni rappresentanti di quella famiglia dalla quale Pio II e Pienza ebbero vita ».

Palazzo Piccolomini a Pienza (*Fot. I. Vigliardi - Paravia*).

Il palazzo (incominciato non prima del 1459) è quasi quadrato nella base. E' lungo nella facciata m. 35, alto m. 18. I muri all'esterno sono di tufo, a bozze levigate. Il pianterreno ha finestre rettangolari e pilastri di stile gotico; gli altri due piani hanno pilastri di stile corintio e le finestre bifore coll'architrave piano, divise da colonnette e colla crociera in travertino.

In ogni angolo spicca lo stemma dei Piccolomini: d'argento, croce azzurra con cinque mezzalune dorate.

Tre porte — una sulla facciata e due laterali — danno accesso all'interno.

Notevole è il cortile quadrato. Dodici colonne (con ricchi capitelli) sostengono il portico che lo circonda. Il cortile (sul quale guardano sedici finestre) è dipinto meravigliosamente con medaglioni, stemmi, ghirlande.

Le vaste e magnifiche sale e stanze hanno soffitti di legno a cassettoni, camini di pietra, porte meravigliose.

Dal grandioso loggiato a tre piani si domina un panorama grandioso sulla Val d'Orcia e sul Monte Amiata.

L'architetto del palazzo (che nel 1463 fu da papa Pio II donato ai suoi nipoti) fu Bernardo Gamberelli, detto il *Rossellino*, di Firenze.

Il Pozzo.

Presso uno degli spigoli del palazzo sorge un pozzo « deliziosamente riuscito nelle sue proporzioni, nell'esecuzione semplicissima e perfettissma ». Due colonne corinzie reggono un architrave a duplice cornice, ed adorna dello stemma dei Piccolomini colle parole *Pius P. P. II. MCCCCLXII.* Due gradini circolari sostengono la vasca rigonfia, decorata di scanelature verticali e di ovali. Anche il pozzo è probabilmente disegno del *Rossellino;* ed è senza dubbio uno dei pozzi più eleganti della Toscana nel periodo del Rinascimento.

La Cattedrale.

Delle chiese di Pienza la più notevole è la Cattedrale. L'abside è formata da cinque cappelle quasi in semicerchio, illuminate da grandi finestre bifore, ricche di bellissimi trafori di pietra; la facciata è incrostata di travertino bianco scolpito squisitamente, e coronata da un largo fastigio che sormonta con duplice ordine di colonne e di archi classici; l'interno è a tre navate di eguale altezza, più larga la mediana. E' ricca di opere d'arte, fra le quali la più notevole è l'*Assunta* capolavoro di *Lorenzo di Pietro* detto il *Vecchietto*, tavola tanto ammirata (nelle sue *Sensations d'Italie*) da Paolo Bourget, il quale fra altro afferma che « le Beato n'a pas trouvé de visages plus sublimes pour la pureté, la fierté triste, l'au-delà sérieux, et pourtant que ces visages restent jeunes, transparents de fraîcheur et de grace naïve ». Nel Museo di arredi sacri annesso alla Cattedrale è il famoso *Piviale* di Pio II, con 150 figure ricamate, di valore inestimabile.

Uscendo dalla porta laterale si scende nella *Chiesa Inferiore* o *Battistero* (con prezioso fonte battesimale, pregevolissimo lavoro in travertino del 1462) che corrisponde allo spazio occupato nella chiesa dal presbiterio e dalle cappelle.

Altri edifici notevoli, sacri e profani, a Pienza sono la *Chiesa di San Francesco;* la *Chiesa dei Santi Vito e Modesto* antica pieve di Corsignano; la *Chiesetta di S. Carlo* annessa al R. Conservatorio; la *Chiesetta di S. Pasquale*, oratorio della Misericordia, di recente costruzione; la *Chiesa di S. Caterina*, fuori delle mura, stile seicentesco; il *Palazzo Pretorio*, uno dei più belli edifici che ricingono la piazza; il *Palazzo Vescovile*.

Nella loro visita al Palazzo Piccolomini ed alle altre bellezze di Pienza, il comm. Johnson ed i suoi compagni furono accompagnati, con isquisita cortesia, dal conte

Silvio Piccolomini, della illustre famiglia da cui uscirono i papi Pio II (1458-1464) e Pio III che morì (18 ottobre 1503) soli ventisei giorni dopo la sua elezione.

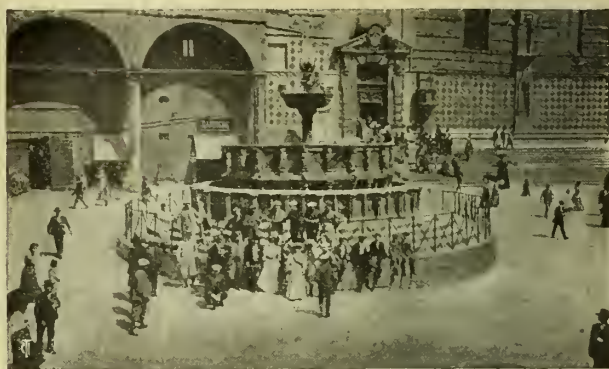
Uscita dal Palazzo Piccolomini.
(*Fot. I. Vigliardi-Paravia*).

Il conte Silvio Piccolomini ebbe la cortesia di accettare la carica di console del Touring per Pienza, comunicatagli in quella circostanza dal comm. Johnson.

Ancora in viaggio.

Da Pienza il nostro direttore generale ed i suoi compagni si recarono a Perugia, ad assistere al Convegno del Touring, di cui abbiamo detto nel numero precedente.

Ci pervennero varie fotografie riproducenti i momenti più notevoli della bella riunione e ci duole che esse ci sieno pervenute troppo tardi, così che non abbiamo potuto inserirle nel numero precedente. Ne diamo due in questo numero per conservare in queste colonne un'altra memoria dell'indimenticabile Convegno.

Il comm. Johnson ed i suoi compagni, dopo aver rivisto Assisi, nel ritornare da Perugia a Milano visi-

I turisti alla fontana di Perugia.

tarono Gubbio, Urbino, San Marino, Ravenna, ove ebbero occasione di trascorrere varie ore fra altre sublimi bellezze e memorie.

I turisti visitano l'Esposizione.
(*Fot. Lamberto Modigliani*).

IL CONVEGNO TURISTICO DI PARMA

Nei giorni 21 e 22 settembre si svolse a Parma il tanto atteso e bene organizzato *Convegno Generale del Touring Club Italiano;* ed esso riuscì un'alta e nobile manifestazione del nostro sodalizio.

La località, l'epoca, non potevano essere più opportunamente scelte. Parma infatti, coi suoi Musei, colle sue cupole dalle quali ridono paradisiacamente gli angioletti del Correggio, colle sue vie ampie e diritte, con tutta l'impronta di antica capitale e di vivacità industriale, è una delle più interessanti città d'Italia; e più interessante ancora era in quei giorni, nei quali si radunavano fra le sue mura a congresso i più noti scienziati d'Italia, e, fra altre feste e riunioni, s'inaugurava il monumento a quel valoroso Vittorio Bottego che fu uno dei più grandi turisti, in terre ignote, in ambienti selvaggi, e fra difficoltà e pericoli mortali.

Il Comitato Esecutivo, presieduto, *fortiter in re suaviter in modo*, dal cav. Carlo Uberto Gabbi console del Touring, organizzò tutto colla massima diligenza; e col cav. Gabbi gareggiarono nel lavoro diligente il geom. Pietro Prussia, il console del Touring signor Antonio Barbugli, e tutti gli altri membri del Comitato; ed era bello vedere fra i più attivi di essi due ufficiali dell'esercito, cioè il capitano Ercole Borsari ed il capitano dei Bersaglieri Guido Regazzi, della Scuola Centrale di Tiro.

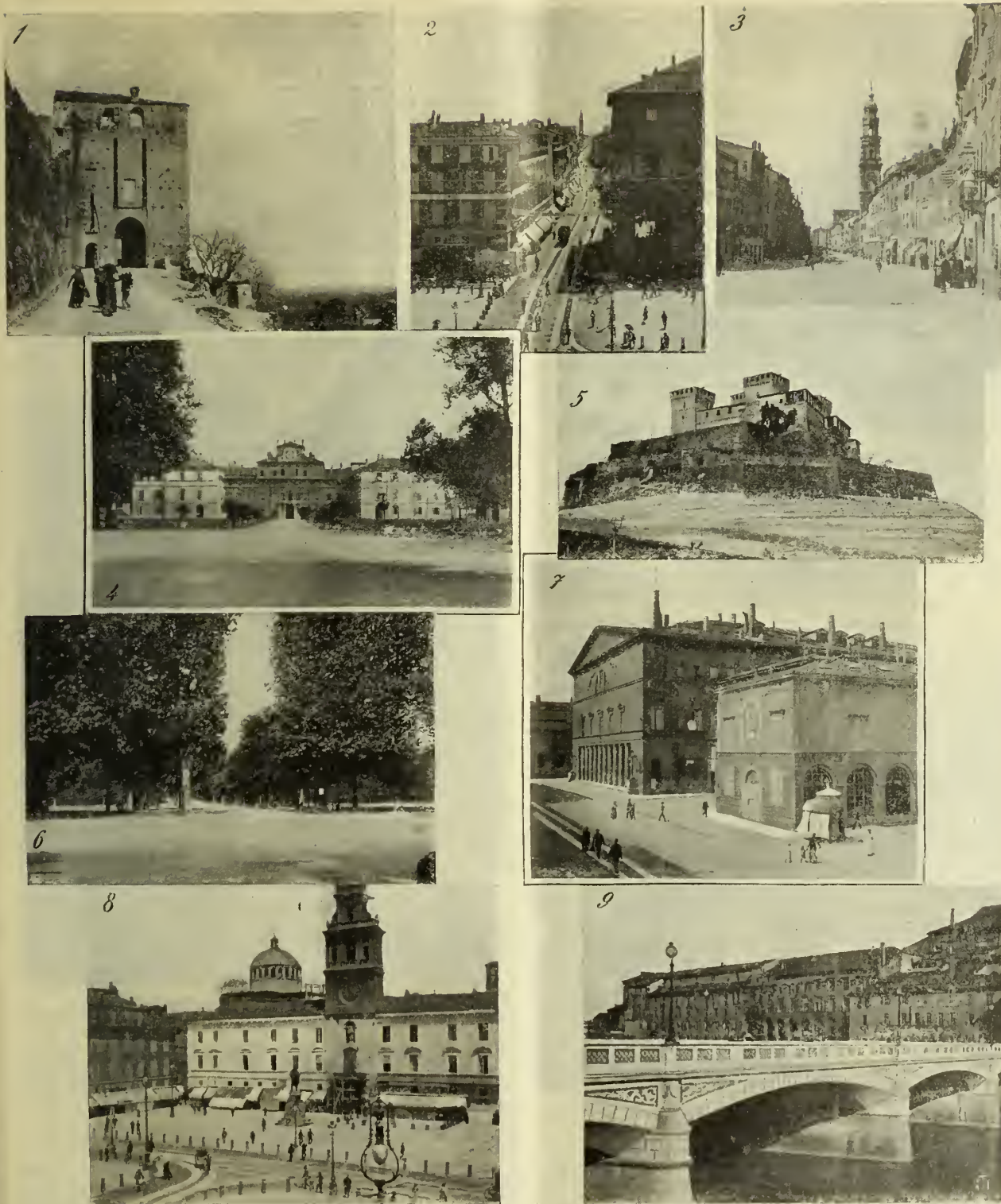
A questo proposito notiamo con vivo dispiacere che riuscirono del tutto inutili le fatiche che il capitano Regazzi aveva dedicate alla grande gara di tiro collettivo riservata ai reparti del Volontari Ciclisti ed Automobilisti. Per essa (per la quale erano pronti numerosi premî, fra cui una

Il prof. avv. Luigi Lusignani sindaco di Parma.

splendida coppa d'argento, dono gentile delle signore di Parma) non si ebbero concorrenti! Sulle cause vere di questa latitanza (che sono poi le cause vere dello scarso sviluppo che può, nelle attuali circostanze, prendere la provvida istituzione) ci sarebbe da parlare a lungo; il che per oggi ci è impossibile.

Durante tutta la giornata del 21 settembre giunsero squadre, da tutti i punti... dell'orizzonte. Nel piazzale Verdi, nei locali gentilmente concessi dall'Università Popolare, si distribuivano tessere e distintivi, e si fornivano informazioni.

Verso le 10 giunse in automobile a Parma, da Milano, il nostro direttore generale comm. F. Johnson (accompagnato dal capoconsole generale comm. Ettore Candiani e dal signor Achille Negri, console del Touring a Milano), al quale erano andati incontro varî automobili.

Alle 11 precise, nel Teatro Reinach, ebbe luogo la festa inaugurale del convegno; festa veramente nobile ed alta, e che servì a mostrare in quale cospicuo concetto sia tenuto il Touring nella dotta e cortese città emiliana.

PARMA e DINTORNI.

1. Ingresso al Castello di Torchiara (*Fot. Sanvitale*). — 2. Corso Vittorio Emanuele e Palazzo Comunale a Parma (*Fot. Benedini*). — 3. Corso Vittorio Emanuele (*Fot. Benedini*). — 4. Palazzo del Giardino (*Fot. Benedini*). — 5. Il Castello di Torchiara (*Fot. Sanvitale*). — 6. Giardino pubblico (*Fot. Benedini*). — 7. Teatro Regio (*Fot. Benedini*). — 8. Piazza Garibaldi (*Fot. Benedini*). — 9. Ponte Verdi e Palazzo della Pilotta (*Fot. Benedini*).

Sul palcoscenico, ai lati del comm. Johnson, presero posto le più cospicue autorità cittadine, e molte signore; dietro esse, labari e bandiere formavano una variopinta siepe pittoresca; i palchi erano abbelliti da altre signore e signorine; e la platea brulicava di ciclisti, nelle più svariate divise, tempestate e rilucenti di medaglie e distintivi.

Parlarono, tutti applauditi, il sindaco prof. Luigi Lusignani (instancabile in tutti questi giorni di feste e di congressi d'ogni genere e specie); il console cav. Gabbi; il capoconsole generale comm. Candiani, che tracciò ad ampie linee il glorioso passato ed il laborioso programma avvenire del Touring; ed il prof. Alberto Lisoni, che con alata e dotta parola sollevò l'uditorio all'entusiasmo, enumerando e dipingendo con linguaggio colorito tutte le gioie del turismo fatto *vi et mente,* secondo il programma del Touring.

La signorina Cardani ed il comm. E. Candiani

Il discorso del prof. Lisoni accompagnava l'inaugurazione di due bandiere: quella che le dame parmensi offrivano al Consolato del Touring, e quella dell'*Unione Sportiva Parmense.*

Sul vessillo poi donato al Touring dalle signore di Ferrara, presso gli stemmi di Ferrara, Roma, Modena, Ascoli Piceno, Siena, Milano, Perugia, veniva scoperto lo stemma di Parma (croce azzurra in campo giallo) delicatamente ricamato dalla gentile signorina Cardani, figlia dell'on. Cardani, deputato di Parma, che delle bandiere fu la madrina, e che fu salutata dai vivi applausi dei ciclisti, che gli fecero presentare due splendidi mazzi di fiori dalla bambina del capitano Regazzi.

Durante la giornata i numerosi convenuti si sparsero a visitare i Musei, le Gallerie, il Teatro Farnese (recentemente restaurato), da per tutto con libero ingresso; ed intervennero all'inaugurazione del nuovo ippodromo delle corse, fuori della Porta Vittorio Emanuele.

Il capitano Guido Regazzi colla sua bambina.

Alla sera, all'Albergo d'Italia, ebbe luogo un riuscitissimo banchetto offerto alla direzione generale. Al posto d'onore sedeva il sindaco prof. Lusignani, che aveva alla sua destra il comm. Johnson, il cavaliere Gabbi, il signor Barbugli, ed alla sinistra il comm. Candiani, il signor Negri, il prof. Lisoni, il maggiore Gramantieri.

Allo *champagne* parlò primo il console del Touring cav. Gabbi, brindando ai due presidenti onorarî del Congresso, cioè al sindaco prof. Lusignani, ed al comm. Johnson, che da tanti anni dà il suo cuore e la sua mente alla più grande e patriottica delle società d'Italia. Fece poi una rapida sintesi della storia del turismo, dai primi ed incerti passi della bicicletta, sino alla recente gigantesca prova automobilistica del principe Borghese, che fece sventolare il tricolore guidone del Touring traverso tutto il continente asiatico.

Il sindaco prof. avv. Luigi Lusignani dice esser lieto che la carica gli permetta di levare il calice per ripetere il saluto alla presidenza del Touring ed a tutti i convenuti. Restò ammirato del lieto convegno e degli intendimenti che lo guidarono, ed apprese con piacere dal discorso del comm. Candiani che il Touring è sinonimo di forza, studio, gioventù, patriottismo; e beve al glorioso avvenire della patria.

Il comm. Candiani nota con vero compiacimento che questo di Parma fu uno dei convegni meglio riusciti, e beve al sindaco che si dimostrò di aver così bene compresi gli ideali del Touring. A nome di Milano, quale assessore, stringe la mano al sindaco; e desidera che tale stretta significhi i vincoli tutti di simpatia e fratellanza fra le due città; beve a tutti i soci, che del Touring sono la vita; e finisce con un *Viva Parma,* ripetuto ed acclamato da tutti.

Parlarono pure il prof. Lisoni, il cav. Battei, il maggiore Gramantieri, l'avv. Panizzi ed altri; ed infine invitato da insistenti applausi, il direttore generale comm. Johnson; il quale, notando che tutti hanno brindato ai giovani ed alla gioventù, vuole ricordare un pò anche i vecchi, e specialmente quelli fra essi che vollero restar giovani, e che per merito dello sport e del turismo vi riuscirono; ed assicura

L'automobile del comm. Johnson all'uscita dal Castello di Torchiara.

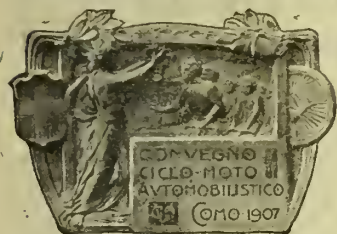
che anch'essi, nel giorno del pericolo, saprebbero rendersi utili alla patria. Ricorda che l'anno venturo avremo un grande convegno turistico a Piacenza; e brinda a Parma, ed al corpo consolare di Parma che in modo così perfetto seppe organizzare questo congresso.

E' inutile aggiungere che tutti gli oratori furono vivamente applauditi.

La mattina del giorno 22 ebbe luogo, con notevole concorso, la gita al Castello di Torchiara. Il comm. Johnson giunse, superando l'erta sassosa, sino nel cortile del castello col suo automobile, certo il primo che pervenne sino alla quiete medioevale del superbo maniero.

Daremo nel prossimo numero su questo Castello un cenno favoritoci dal cav. Gabbi; e diremo qui soltanto che i ciclisti si sparsero nelle stanze, nei cortili, sugli spalti e sulle torri a consumare la provvidenziale colazione trovata in certi cestini che parevano il pozzo di San Patrizio.

Colla sfilata nelle principali vie di Parma si chiuse nel pomeriggio l'indimenticabile convegno turistico parmense.

COMO. — Il Convegno ciclo-moto-automobilistico, indetto dalla Società ciclistica comense, in unione al Consolato del Touring Club Italiano ed altre Società sportive sotto il patronato della Pro Como, quale manifestazione delle feste lariane, ebbe il 14 settembre un esito splendido.

Intervennero al Convegno le Società di Cantù, Capriolo, Cusano, Ponte S. Pietro, Intra, Castellanza, Treviglio, Borsano, Cantello, Sestri Ponente, Alessandria, Este, Tremezzo, Bergamo, Lugano, Castenedolo e le fanfare di Cantù, Capriolo, Chiari, Casorate Sempione, Milano, Erba Incino, Anzano del Parco, Valle Lomellina, V. C. A., Como, Constantia, M. C. d'I. Vimercate, Desio, Cornuda, Brescia, Loano, Caccivio, Ponte Lambro, Gallarate, Lissone, Acquaseria, Bosisio, Omegna, Novara, Lecco, Sondrio, Dervio, Fagnano Olona, Niguarda.

Tutta quella folla varia, rappresentava un totale di 850 ciclisti raccolti in 56 Società.

Palazzo del Liceo di Como.

Vi erano anche due fanfare ciclistiche, 60 bandiere, 20 motociclette e 7 automobili: 2 da Lugano 2 da Como, 2 da Milano, ed 1 da Bergamo, col Consolato del Touring.

Fra i ciclisti notammo alcune signore e parecchi ragazzi, fieri d'inforcare la loro bicicletta.

Il corteo mosse dal viale Lecco, e percorrendo via Milano, via Ospedale, via Volta, largo Cairoli, piazza Cavour, via Plinio, via Vittorio Emanuele, via Giovio e via Cesare Cantù tornò al palazzo del Liceo, ove ebbe luogo il ricevimento dei ciclisti. Per ogni via una grande folla assisteva ammirante al suo passaggio, mentre da molte finestre sventolava il tricolore.

A mezzogiorno la sfilata era finita e i ciclisti, deposte le macchine, si sparpagliavano per i diversi ristoranti, alcuni si recarono in gita sul lago, altri salirono a Brunate.

Alle 16,30 tutti i ciclisti si davano convegno alla Brianza. Intanto la giuria, che aveva dal balcone della casa del dottor Masciadri assistito alla sfilata, aveva compiuta l'assegnazione dei premi, alla distribuzione dei quali parlò applauditissimo il signor Luigi Massuero, direttore della *Provincia*.

Lodi unanimi toccarono al Comitato ordinatore, di cui erano anima il presidente dott. Miro Masciadri, l'ing. Piero Pomi capo console del Touring, ed il signor Alessandro Preda.

ZOGNO (Bergamo). — Il dì otto settembre ultimo scorso fu per Zogno un singolare giorno di festa.

Zogno — il bel paese dalle case bianche e dal tempio maestoso che domina, con la massiccia torre, tutto il largo della valle — si sentì animato da uno spirito insolito di vigore e di letizia.

Le feste sportive e turistiche bandite dalla Società Pro Zogno, di cui è presidente l'avv. Bortolo Belotti e anima entusiasta l'avv. Aristide Torri, valsero a richiamar gente da tutta la valle.

Ma non era soltanto la curiosità per le gare!

Quando, per esempio, davanti all'Albergo d'Italia ben trentadue campioni si disposero a partire per la novissima corsa podistica sul Monte Canto, la folla che formava gli

Panorama di Zogno.

argini attorno, sentiva, commossa, che si esaltava, nel bel monte zognese, l'amore per tutte le sue montagne, per le sue roccie, per i suoi boschi verdi.

La principale via di Zogno.

Zogno è la borgata più importante della Valle Brembana: ne è — ben può dirsi — il cuore. La bella giornata dell'8 settembre quindi sta a provare che in Zogno e in tutta la valle vi è elemento per la nostra propaganda.

Il Canto Alto.

All'opera, dunque: e lo diciamo a tutti coloro che hanno concorso con entusiasmo e con valore perchè la prima solennità turistica della valle riuscisse veramente degna.

I PIÙ BEI PUNTI DI VISTA D'ITALIA

La nostra inchiesta.

Della nostra inchiesta si sono gentilmente occupati varî periodici e giornali, primi dei quali *Il Marzocco* di Firenze ed il *Giornale d'Italia* di Roma, seguiti poi dal *Cittadino* di Genova, l'*Indipendenza* di Napoli (che chiama " onesto ,, un settentrionale il quale ha trovato il più bel punto di vista nell'Italia meridionale), il *Berico* di Vicenza, l'*Unione Liberale* di Perugia, il *Piccolo della Sera* di Trieste, il *Corriere d'Italia* di Roma, il *Pungolo* di Napoli, l'*Unione* di Macerata, ed altri ed altri ancora.

Il *Giornale d'Italia* aprì poi un'inchiesta per conto proprio, e raccolse e pubblicò molte risposte, nelle quali si vedono indicati fra i più bei punti d'Italia il Monte Norietta (m. 1888) nella catena appenninica, l'Albinea nei monti reggiani, il Monte Minestra (m. 1027) all'ovest di Cava dei Tirreni, il Monte Campo (m. 1650) nell'agro di Capracotta (Molise), il Pizzo di Mèta (m. 1799) nella catena dei Sibillini, la Punta del Guadagnolo (m. 1218) nel gruppo dei Prenestini, le grotte di Lattarope sulle creste di Santa Eufemia d'Aspromonte, l'altura degli Zappinelli (m. 1300) pure sull'Aspromonte, il Monte Cocuzzo (m. 1541) in Calabria, Piazza S. Pietro a Roma (!), la Loggia di S. Martino al Vomero presso Napoli (indicata come il più bel punto *del mondo*), Fiesole, il golfo di Napoli, il Monte Codardo in provincia di Macerata, Formia, il Belvedere di S. Antonio a Tivoli, Vasto negli Abruzzi, Valle Visdende nel Cadore, Vetriceto in provincia di Arezzo, la Vetta Semprevisa nei Monti Lepini, Taormina, il Gianicolo, Nocciano su quel di Teramo, Sant'Anna in Provincia di Reggio Calabria, la Pineta dei Quattro Ladri presso Aquila, la Valle Formazza nell'Ossola, San Pietro in Montorio, il Sasso Simone presso Montefeltro, Castelnuovo d'Asti, Monte Mietto in provincia di Campobasso, la Torre degli Asinelli a Bologna, Trieste, la Mendola nel Trentino, il Canale di Taranto, la Rocca di Gradara, il Monte Titano, Vicoforte, la vallata dell'Enza, Monte S. Angelo nel Molise, la Terrazza del Collegio di Mondragone, Bertinoro di Romagna, Vaciglio sul Modenese, Pizzo San Michele nella penisola sorrentina, ed altri ed altri ancora.

Come si vede, i bei punti di vista in Italia sono numerosi, ed il farne l'elenco completo non sarebbe facile; tanto più che dall'inchiesta stessa si capisce che non tutti sono concordi sul significato di *punto di vista*, perchè se i più (come crediamo giusto) indicano come tale un punto più o meno alto dal quale si goda un panorama più o meno vasto, altri indicano come *punto di vista*... una valle... e persino una piazza.

Più d'uno di coloro che scrissero al *Giornale d'Italia* credette di fare dello spirito dicendo che il più bel punto di vista d'Italia è... l'Italia; ed altri si inquietano protestando che *il più bel punto di vista* non esiste; come se qualcheduno pretendesse che esista, e come se non sapessero tutti che si tratta sempre di cosa relativa e non assoluta, sia perchè *de gustibus non est disputandum*, sia perchè nessuno può aver visto tutti i bei punti di vista per poter giudicare, sia pure soggettivamente, quale di essi è il più bello!

Qualche amico ci scrive per rimproverarci perchè pubblichiamo, ad illustrazione della nostra inchiesta, i punti *da cui si vede*, in cambio del *panorama che si vede*. Rispondiamo che il *punto di vista* è precisamente *il punto da cui si vede;* e che se è possibile dare qualche idea di questo, è assolutamente impossibile dare, con una vignetta, un'idea della maggior parte dei panorami, molte volte vastissimi.

Un socio ci scrive la lettera che, senz'altro, pubblichiamo qui sotto, e che dimostra che non soltanto non si può dire quale sia il *punto di vista* primo ed insuperabile, ma non si può neppure intendersi sul modo di condurre l'inchiesta; e infatti chi ci scrive vorrebbe una specie di lista arida e nuda, che a noi pare non servirebbe assolutamente a nulla, mentre molti di coloro che ci scrivono, invece di limitarsi a poche righe, come abbiamo sempre raccomandato, ci mandano dei veri articoli, che noi siamo costretti a sciabolare senza misericordia, od anche a sopprimere del tutto, perchè quando ne abbiamo tolti i punti di ammirazione e le grida di esclamazione..... non resta più nulla!

Tutto sommato, siamo lieti della nostra inchiesta (che chiuderemo definitivamente nel numero venturo); e la sua buona riuscita ci incoraggia ad apparecchiarne altre di genere affine, tutte dirette a far sempre più conoscere le bellezze d'Italia a quanti non le conoscono, e richiamarle alla memoria di quanti hanno potuto ammirarle.

o. b.

***

Carissimo Papà Touring!

Ho letto le prime risposte pubblicate, riflettenti i più bei punti di vista d'Italia e non ti nascondo il mio rincrescimento grave, nel dover ancor una volta dar di cozzo nell'abitudine latina dei facili entusiasmi. Questo dico riaffermando il mio affetto per te, ma sperando che per questo manco di rispetto non mi buscherò nessuno scapaccione.

Ho la fortuna di aver visitato (a tua insaputa s'intende...; sai bene: la bicicletta nuova, la scusa di trovare i parenti, i miei due compagni ciclisti... insomma scusami, se il mondo è bello non è colpa mia); ho visitato dunque quasi tutti i punti di vista citati nella *Rivista* di agosto, e credo di poterti accertare che non tutte quelle narrazioni sono troppo sincere o, se lo sono, certo chi le provò, viaggiò poco; eppoi, l'esposizione è fatta con troppe parole; il verde dei prati, il fruscio del vento, l'azzurro dell'acqua sono cose note, ma il disgraziato che ricevesse la benedizione naturale o gli occhiali della nebbia...

L'importante scopo della tua inchiesta è — se ho capito bene — di dire ai 59 000 soci: " sentite, quì c'è del bello da vedere, ve lo testimonia la tessera N. XX, andate a vedere ,,. Tutta la magia consiste nel *mandarli a vedere;* e dopo una cinquantina di piccole visite, avranno scrutata una regione, scoperto tante piccole cose belle e buone, sofferto la mancanza e il male di altrettante cattive e, se non saranno melensi del tutto e ignavi, si muoveranno a far qualcosa.

Io credo quindi che quelle note stampate, puzzino di molto tavolino, e di poco turismo. Quando si viaggia per vedere, studiare, imparare, insegnare e fare il bene, non credo che si pensi troppo ai buoni nostri classici e poeti: si soffre invece per il luridume lasciato negli alberghi categoria *C* dall'oziosa scopa; si inviano quattro cordiali maledizioni ai sindaci che trascurano i pessimi loro selciati; si regala del *tanghero* allo stradino che dorme impacciando coi suoi ferri la banchina; si sveglia con un amoroso ciottolo il carrettiere che finge di dormire; si sbaglia qualche volta la strada per mancanza di indicazioni, oppure perchè le Carte del T. C. I. non sono ancora pubblicate o perchè l'I. G. M. tiene le sue chiuse sotto chiave invece che venderle; si deplora l'abbandono delle fontane, eppoi, giunti alla desiderata posizione, tacciono d'un colpo poeti e miserie, odii e memorie e ci si toglie istintivamente il cappello dinanzi a spettacoli incantevoli. Arsi dal sole e dalla polvere, madidi di sudore, ci si guarda attorno per vedere se mai una locanda, una capanna può ristorarci. ., nulla! non una fontana, non un albergo, non un sedile tradisce che quel luogo incantevole sia meta di un sano pellegrinaggio; e magari trenta metri più sotto brulica nella sua sozzura una borgata, un paese, e spesso una città. Ma, mi avvedo di fuorviare; tronco senz'altro ogni considerazione che mi porterebbe troppo lontano e vengo... sulla mia strada (volevo dire in *carreggiata*, ma mi sembra che questa parola non abbia da noi il diritto di esprimere: via *buona, giusta*, ecc.).

Simili a Ponzone, vi sono nelle Langhe altri paesi in posizione quasi identica e più o meno belli secondo i gusti e le condizioni in cui si videro: Roccaverano. Mombarcaro, Cassinasco; simili a S. Marino e a Mont'Orfano, credo di poter citare qualche dozzina di nomi, ma, giacchè ci sono, noterò subito che piuttosto raramente si può rendere incontrastato il giudizio favorevole sulla amenità di un luogo, perchè essa varia moltissimo a seconda delle circostanze; spesso la posizione bella è il terrazzo di una villa privata, il campanile di una chiesa, una rupe particolare, spesso il paesaggio è seducente alla luce del tramonto o del mattino, e tutte queste cose, trovo io, *devono* essere *specificate chiaramente*.

Siccome poi sono convintissimo che " il più bel punto di vista non ci sia, neppure per una persona sola mi parrebbe molto lodevole che tutti i turisti d'Italia, cioè quelli

che onorano il T. C. I. coi fatti, tenessero vivissima la rubrica delle *bellezze naturali*, indicando in modo brevissimo la posizione rintracciabile sulle carte, si spiegasse il modo migliore di accesso se necessario, e basta! Si completerebbe così l'idea che già ne aprì la via sull'*Annuario*, si completerebbero le Guide, si terrebbe il turista sull'avvertito, si invoglierebbe a vedere luoghi nuovi, a conoscere le nostre cose. Certo così si otterrà una lista da lavandaia, asciutta e senza poesia, ma si farebbe certo cosa *pratica* ed *utile*, badando di non sforzarci a trovare il bello in ogni pantano, ma solo con un certo discernimento.

Ed ora eccomi a confessare alcune mie scappatelle:

In Piemonte: Il Castello di Tortona in giornata serena: vista incantevole della valle del Po, da Serravalle Scrivia a Bergamo e delle Alpi. La Sagra di S. Michele presso Avigliana (Valle di Susa): impressione analoga in cornice più ristretta. Il Monte Settepani (m. 1380): si accede da ogni lato. Trovasi presso il colle di Melogno (Alpi marittime) tra Finalborgo e Calizzano.

Potrei citare tanti altri bellissimi punti di vista, specialmente se mi innalzassi di più tra le montagne. Per ora caro Papà, ti saluto caramente e ti avverto che intendo approfittare delle 50 lire che mi regalò la mamma; quindi, domani partenza; col mio fido ciclo mi porterò a Varenna (lago di Como) poi salirò in tre ore di mulattiera ad Esino (strada della Grigna) e di là in poco tempo sarò al S. Defendente m. 1250, dove si gode una vista incantevole.

Tuo aff.mo N. 53 404.

(*Continuazione, vedi numero precedente*)

22

COLLEGIO DEI ROSMINIANI A STRESA.

Dalla collina (m. 300) che sovrasta il collegio dei Rosminiani a Stresa, si domina il lago Maggiore, nella pompa delle sue luci, sotto la linea oscura dei monti severi di Maccagno, in contrasto tagliente col profilo nevoso dello Spluga inciso nel remoto orizzonte.

Oltre la punta del Cerro, Laveno si bagna nel lago dominata dal Monte del Ferro; il Campo dei Fiori e Monte Nudo si proiettano nelle acque bluastre di grigi riflessi, mentre l'alterna vicenda di rupi scoscese e di colli digrada ad oriente fino a sperdere le ultime propagini, laggiù, nella verde pianura lombarda.

A nord-ovest Monte Camoscio e Monte Castello aprono sopra Baveno i fianchi scoscesi e le cave prodighe di graniti, Monte Orfano guarda la melanconica Feriolo assisa al suo piede intenta al ritmo perenne della Toce.

Dall'arco profondamente suggestivo di tante bellezze si stacca con Suna e Pallanza la punta pittoresca della Castagnola, la quale sembra s'avanzi ai molli richiami delle isole Borromee, che affidano alla brezza il profumo delle conifere e dei fiori; e più oltre i fumaiuoli di Intra accennano alla sua intraprendente operosità, disegnando sul nudo dorso dei precipiti monti grevi nembi di fumo. Alzando lo sguardo ci sovrasta la vetta eccelsa del Mottarone, dominatore austero e pensoso di un capolavoro della natura.

Alberto Bolognesi - Russi (Ravenna).

23

SANTA MARIA DI ROCCA.

Il signor Italo Tajer ed altri soci del Touring ci indicano fra i più bei punti di vista d'Italia *Il Santuario di Santa Maria di Rocca* (m. 336) a mezz'ora da Cornuda (Treviso).

I signori E. Piamonte e G. Bianchini scrissero su quel Santuario un opuscolo (Venezia, Cordella, 1893), nel quale dicono che di lassù si presenta un panorama incantevole. " Una festa di colori, di sfumature, di colli, campi e vigneti sorride al sole, e al girar dello sguardo scorgi e le rive folte di castagneti di Montebelluna e il Piave col celebre castello di Collalto, e Valdobbiadene addossata al suo Endimione e quel gioiello dell'arte che è il tempio di Possagno di Antonio Canova. E spingendo l'occhio sino all'ultimo orizzonte, se l'assenza delle nebbie lo concede, scorgi Venezia quasi adagiata sur un manto d'argento, perchè così appare di là la laguna, allorquando il sole vi infrange i suoi raggi ,,.

Santuario di Rocca.

24

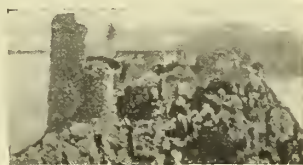
BELVEDERE DI CATINO.

Uno dei più bei panorami ch'io abbia veduto è quello che si ammira in una giornata limpida dalla piazza del Belvedere di Catino (a chm. 4 da Poggio Mirteto, in provincia di Perugia) in Sabina e che si trova a circa m. 400 sul livello del mare. Di là si domina tutta la vallata dell'Alaja e del Tevere che lambisce i piedi del Soratte; poi il Soratte maestoso di fronte; al fondo dell'orizzonte i monti Sabatini; a sinistra Roma della quale si scorge (a oltre 60 chilometri di distanza) la cupola di S. Pietro in Vaticano; a destra i sub-appennini; una miriade di paesi disseminati in quella saluberrima regione, e poi tutt'intorno e alle spalle, il verde dei boschi cedui ed il glauco degli oliveti!

C. Coltellacci.

25

L'ISOLA DI CAPRI.

Capri vanta vari punti di vista attraenti; e basti ricordare i monti Solaro, Barbarossa, Tiberio, che dominano i vasti golfi di Napoli e Salerno col fumoso Vesuvio, coll'azzurra vastità del mare.

Eugenio Rocchese - Capri.

Castello del Barbarossa a Capri.

26

PUNTA DI PORTOFINO.

Vecchio socio e ciclista ho girato un po' l'Italia, ho fatto tutti i passi alpini, ciclabili; ma credo che nulla, nè in Italia nè all'estero, possa competere col punto di vista che si gode *dalla punta di Portofino* ove, con un *colpo d'occhio è dato abbracciare completamente* le due riviere di Levante e Ponente dal Capo Mele alla Spezia.

Altitudine metri 450. Vi si giunge da Recco per una bella strada, alquanto dura pei ciclisti.

Pietro Manighetti - Milano.

27

IL PONCIONE.

Tra i tanti bei punti di vista di cui è ricca la nostra Italia uno degno di nota è la cima del Monte Poncione. Vi si sale da Viggiù ove si arriva facilmente da Milano sulla linea Porto Ceresio scendendo alla stazione di Bisuschio-Viggiù.

Si trova a 900 metri sul livello del mare. Vi si arriva comodamente in un'ora e mezza. Di lì si vede ai piedi il bel lago di Lugano e se ne dominano i due rami: quello di Ponte Tresa e quello di Lugano diviso dal ponte di Melide. Alla sinistra si stendono i laghi di Varese ed il lago Maggiore: e più in là superbo ed imponente sorge il Monte Rosa. Alla destra il Generoso, il Bisbino, Brunate, il lago di Como e Castel Baradello, e più giù la grande e ricca pianura lombarda.

E' una vista splendida, e che lascia nell'anima dei ricordi profondi e il desiderio di salire a più alte vette e godere orizzonti infiniti.

Dott. Elia Bonsaglio - Milano.

28

MONTE MOTTARONE.

Per conto mio il punto di vista in Italia più bello, è il Mottarone (fra Stresa e Baveno Lago Maggiore) alto 1491 metri sul livello del mare.

Il panorama è indescrivibile, e lo spettacolo dell'alzata del sole è da molti dichiarato superiore di bellezza a quello tanto vantato del Righi.

Dalla vetta si vedono sette laghi: Lago d'Orta, Maggiore, Mergozzo, Monate, Comabbio, Biandronno e Varese. Intorno le Alpi dal Monte Rosa all'Ostler nel Tirolo, la pianura lombarda colla Sesia ed il Ticino, il Duomo di Milano, il Piemonte fino al Colle di Tenda ed il Monviso.

Gazzo Ettore - Ovada.

(*La fine al prossimo numero*).

LE STRADE

La Galleria della Traversetta

Inaugurazione e riapertura.

Il 25 agosto, invitati dalla Sezione Monviso del C. A. I., turisti e alpinisti, venuti per vie diverse in gaio disordine, salutavano e inauguravano festosamente, fra rumorosi urrah e lieti spari di mortaretti, la Galleria della Traversetta, riaperta ora al passaggio.

Costruita nel secolo XV dal marchese di Saluzzo Ludovico II, coll'aiuto del Parlamento di Grenoble, la galleria — l'antico *Perthius du Viso* — scavata a 2900 metri sul mare a colpi di scalpello nei fianchi della montagna, una cinquantina di metri sotto il colle della Traversetta che mette in comunicazione le valli del Po e del Guil, si era quasi completamente ostruita. La Sezione Monviso del C. A. I. preoccupata delle vittime frequenti mietute quasi ogni anno dal colle, il cui passaggio è reso pericolosissimo dalla neve, con intento filantropico ne volle ripristinato il passaggio; e ottenuto dopo infinite difficoltà il permesso dall'autorità militare. iniziò subito i lavori di sgombro del materiale e di riattazione del sentiero mulattiero tanto sul versante italiano che su quello francese, lavori che domenica 25 agosto solennemente inaugurava.

Numerosissimi furono i partecipanti al lieto convegno, venuti da Saluzzo, Cuneo, Torino.

Giunti all'imbocco della Galleria con un sole meraviglioso, che scintillava sul fianco nevoso del Monviso i gitanti lietamente passarono in Francia, salutando con fragorosi evviva il paese amico.

Là furono raggiunti da una numerosa comitiva dell'Unione Alpinistica Torre Pellice, con stendardo, guidata dal presidente signor Cesare Lantenno, venuta parte pel Monte Granero, parte pel Colle di Seylières, e da alcuni turisti della Valle Varaita, saliti pel Colle di Vallanta.

Ultimi giunsero, accolti festosamente, i rappresentanti francesi.

Tutti insieme ritornarono poi in Italia, dove alla sorgente dell'Ordi, durante un servizio di rinfreschi, si tenne la cerimonia inaugurale con discorsi del geometra Borda, del Marchese di Saluzzo, dei signori Bryois, Maritan, Servières, del R. Commissario.

Di essa fu steso verbale, firmato dagli intervenuti.

Poi si scese al Piano del Re, dove era allestito il pranzo, sotto una tettoia, vicino alle sorgenti del Po.

Di là ritornarono tutti a Crissolo, dopo una breve visita alla bellissima Grotta del Rio Martino, anch'essa riattata per cura della Sezione Monviso del C. A. I.

Dopo una cena frettolosa i gitanti, in vettura fino a Paesana, con tram speciale poi, fecero ritorno a Saluzzo, ricevuti da tutta la popolazione, che con una riuscitissima fiaccolata, era venuta a festeggiare i graditi ospiti francesi.

I quali l'indomani furono condotti a vedere le numerose e poco conosciute bellezze artistiche di Saluzzo — Cattedrale, Coro di S. Giovanni, Casa Cavazza —;

Lo stendardo dell'Unione alpinistica di Torre Pellice sopra l'uscita francese della galleria.

e dopo un ricevimento in Municipio, presero parte ad un banchetto in loro onore.

Nel pomeriggio furono ancora ricevuti nei locali della fiorente Società Ginnico-Sportiva, e la sera assistettero ad una rappresentazione di gala in loro onore.

Il martedì mattina di buon'ora gli ospiti partirono dalla nostra città per far ritorno in Francia pel Colle di Tenda, lasciando in tutti i saluzzesi un lieto ricordo, e il rimpianto delle belle ore così velocemente trascorse.

Così si chiuse questa festa, che la Sezione Monviso del C. A. I. volle giustamente solenne, e che dimostrò ancora una volta i sentimenti fraterni che uniscono le due nazioni vicine.

Saluzzo, settembre 1907.

VITTORIO MARSENGO-BASTIA.

Panorama di Saluzzo.

Il " Salon „ dell'Automobilismo a Parigi.

Come abbiamo annunciato nel fascicolo di agosto dal 12 novembre al 1° dicembre c. a. si terrà a Parigi nel Grand Palais il X° Salon Internazionale dell'automobile del ciclo e degli *sports*.

Sappiamo che a quest'importantissima manifestazione industriale che costituirà la *decennale dell'automobile* parteciperanno le maggiori case italiane che rappresentano gloriosamente l'automobilismo nazionale all'estero.

Il T. C. I., che ha ormai con la mostra parigina una triennale consuetudine, parteciperà in un vasto salone attiguo alla navata centrale, e compirà l'usata propaganda attiva e disinteressata in favore dell'industria e delle iniziative italiane che si riferiscono al turismo ciclistico e automobilistico.

Echi del Circuito di Brescia. — La Commissione esecutiva del Circuito di Brescia, a corse finite, porge in una lettera gentilissima al Direttore generale i ringraziamenti più vivi per le molte e diverse maniere colle quali il Touring Club Italiano direttamente ed indirettamente cooperò alla buona riuscita delle corse di Brescia. « Il Touring anche in questa occasione — prosegue la lettera — volle provare come nessun avvenimento dell'automobilismo italiano possa compiersi — senza che il Sodalizio abbia in esso parte cospicua e sostanziale ed acquisti nuove e sempre maggiori benemerenze ».

Automobili al trotto. — In un paese, che potrebbe essere anche a cinque chilometri da Milano sulla strada Veneta a circa 200 metri dall'abitato è esposto un cartello coi colori nazionali e colla scritta *automobili al trotto;* poi dopo altri 100 metri altro cartello con *automobili al passo.* Meno male che solo per breve percorso debbono gli auto tenere una andatura *equina.* Forse però tale avviso trova giustificazione nelle condizioni della strada, tutta piena di ineguaglianze e di solchi, così che sembra che le vetture normalmente.... trottino

Secondo Congresso internazionale al decimo Salon di Parigi. — In occasione del X Salon organizzato come sempre dall'Automobile Club de France e che avrà luogo nel prossimo novembre, si terrà a Parigi il secondo Congresso internazionale delle applicazioni dello spirito denaturato.

Lo scopo scientifico e pratico del Congresso come indica il Regolamento è quello di riunire tutte le persone d'ogni paese che s'interessano a rendere comune l'impiego industriale dell'alcool denaturato e di ottenere la realizzazione dei voti che nel Congresso saranno formulati.

Le adesioni al Congresso saranno ritenute valide se indirizzate al presidente del Comitato d'organizzazione, 8, place de la Concorde, Parigi, prima del 20 ottobre. La quota da versare è di L. 20.

La Scuola per meccanici e Conduttori di Automobili (chauffeurs) di Torino, chiusasi lo scorso giugno con 289 allievi provenienti da regioni diverse d'Italia e dall'Estero, sta per entrare nel suo quarto anno di vita.

I corsi per *gentlemen* e *meccanici* ricominceranno ai primi del prossimo dicembre con programma più esteso.

Alle lezioni teoriche faranno seguito: un corso speciale di montatura dei pneumatici tenuto da gommisti, e lezioni pratiche di guida sull'automobile, sotto la scorta di *chauffeurs* abili e provati. A complemento del corso verranno tenute da specialisti conferenze sulle più note marche del mercato automobilistico, e si visiteranno i più importanti stabilimenti della città.

Le prenotazioni si ricevono anche per lettera a partire da oggi presso la Segreteria della Scuola, nel nuovo locale in via Balbis, 1.

Alle iscrizioni regolari si darà principio a partire dal 23 ottobre p. v. presso la stessa sede, ed esse verranno chiuse non appena raggiunto il numero d'allievi prestabilito dal Consiglio di Direzione.

Saggezza automobilistica. — I frequentissimi incidenti automobilistici, che fanno quasi tutti i giorni delle vittime anche in Austria, indussero il celebre attore F. Werner, chauffeur di primo ordine, a scrivere un articolo molto assennato a un importante giornale di Vienna. Se i signori automobilisti — osserva il signor Werner — i quali si spingono, sulle strade provinciali a velocità pazza, anche quando la via non è tutta visibile, riflettessero che altri automobilisti possono avere nello stesso tempo la medesima facoltà, o, piuttosto il medesimo torto di correre altrettanto forte, essi rallenterebbero, almeno nelle curve (dove il pericolo di uno scontro è reso più grande dall'uso di tenersi tutti dalla parte stretta e dall'insufficienza della corna, i cui segnali non si odono), e le disgrazie sarebbero già di molto scemate.

Il signor Werner lamenta pure la negligenza di certi cantonieri delle ferrovie che talvolta lasciano passare il treno senza abbassare le sbarre nei passaggi a livello o non illuminano di notte, e invoca, ai detti passaggi, delle segnalazioni più visibili.

Ma quello che più sta a cuore al signor Werner, e che potrebbe essere di attuazione immediata (e che molti dei nostri soci automobilisti chiedono pure a noi) sarebbe una intesa internazionale, fra i diversi Clubs automobilistici per determinare da qual parte si debbano tenere due automobili che s'incontrano per via, al fine di eliminare tutte le incertezze noiose, e talvolta pericolose, che si hanno varcando le frontiere. Gli altri veicoli dovrebbero poi per necessità, ed ordine governativo, tenere lo stesso ordine quando s'incontrano o si passano.

L'automobile nel deserto. — Negli scorsi giorni lungo la spiaggia marittima di Dunbar, nell'est dell'Inghilterra, si fecero le prove di un nuovo automobile il quale è stato costruito in modo da poter viaggiare attraverso i deserti sabbiosi africani.

L'automobile ha una macchina di 75 cavalli e le sue ruote sono rinchiuse in una completa custodia d'acciaio, ed anche la parte inferiore dell'automobile è completamente rivestita di lastre d'acciaio, nell'intento di impedire alla sabbia di entrare in qualche parte del meccanismo.

Sembra che gli esperimenti abbiano dato i migliori risultati, poichè i costruttori hanno dato ordine che l'automobile sia inviato al Cairo, a disposizione del Governo egiziano, il quale l'ha ordinato.

Il nuovo automobile è destinato a servire al Sirdar Wingate nelle sue ispezioni delle truppe distaccate nelle molteplici e lontane guarnigioni del Soudan.

Il Sirdar esperimenterà prossimamente il nuovo mezzo di trasporto in una ispezione che intende fare alla guarnigione di Cassala. Invece di servirsi della ferrovia, la quale lo condurrebbe ad una relativa prossimità da Cassala, partirà da Cartum e raggiungerà Cassala, seguendo l'antica via carovaniera, la quale è lunga 300 miglia, ed in molte località è difficile ed aspra, e inoltre presenta tutti i caratteri di sabbiosità per fronteggiare i quali l'automobile venne costrutto.

Omnibus automobili a Londra. — Se dobbiamo credere alla notizia recata dal *Commercial Motor* al principio del 1904 non vi erano in circolazione a Londra che 8 omnibus automobili, nel 1905 se ne contavano 20 e al principio del 1906 l'effettivo era di 230. Infine nel dicembre dello stesso anno la cifra corrispondente superava i 790 per raggiungere gli 810 nel gennaio 1907. Per contro il numero degli omnibus a cavallo negli ultimi due anni è disceso da 3551 a 2764.

Gli automobili in Inghilterra. — Sempre a proposito dell'Inghilterra, l'ultimo censimento reca questi dati: 94 760 veicoli automobili. Di questi 45 500 sono vetture ordinarie e 2700 tra omnibus e camions. Il resto è costituito da motocicli.

Per difendere i pedoni. — Sull'esempio dell'Inghilterra pare accertato che a Parigi si voglia provvedere alla incolumità dei pedoni dal pericolo degli automobili, col costruire dei passaggi sotterranei nelle località più movimentate.

Un primo passaggio di questo genere secondo la *France Automobile* sarebbe quello dei Campi Elisi.

SPELEOLOGIA

Un itinerario Abruzzese

Ancora della Grotta della Figlia di Jorio.

Gli accessi e i dintorni.

Nella *Rivista* di agosto il prof. Franchella ha un brillante articolo sulla Grotta del Cavallone, ribattezzata come Grotta della Figlia di Jorio, da quando Michetti trasse dal grandioso suo ingresso una delle scene per l'opera dannunziana.

Quell'articolo manca però di dati pratici sugli accessi della Grotta e sul modo migliore di completare la visita con quella dei dintorni. Mi permetto quindi di aggiungere qui alcune note.

Lama dei Peligni, che è il paese più vicino alla Grotta, è un villaggio dell'Abruzzo Chietino, di 3580 abitanti dove c'è un Albergo Alpino... così, così, anzi molto... così così. In compenso c'è un console del Touring, il sig. Raffaele Cocco estremamente gentile, una Società della Grotta costituitasi anni sono tra entusiasti che spesero parecchie migliaia di lire per rendere facile l'accesso e possibile, internamente, la circolazione, una Banca piccola ma fiorente, un Circolo locale ove il viaggiatore è cortesemente accolto.

A Lama si spera di aver quanto prima un servizio automobilistico, ma in attesa bisogna raccomandarsi alla bicicletta, poichè le due stazioni ferroviarie prossimiori sono Palena a 19 chilometri e Torino di Sangro a 51 chilometri. La stazione di Palena è la più alta (1270 metri) della linea Isernia-Sulmona, assai pittoresca e degna di percorso quanto difficile ad invogliare il viaggiatore per l'incomodità dei suoi orari. La stazione di Torino di Sangro è invece a mare, lungo la litoranea adriatica, percorsa dai diretti Ancona-Foggia, ed è perciò più facilmente il punto di partenza per la Grotta. Non vi sono abitualmente (quindi bisogna ordinarle prima) alle due stazioni nè vetture a modo nostro di dire, cioè a quattro ruote, nè *vetture* secondo il linguaggio locale, cioè cavalcature. Vi è bensì un servizio di corriera antidiluviano.

La gita in bicicletta dalla stazione di Palena è comodissima perchè tutta in discesa, mentre dalla stazione di Torino è... viceversa. Però giungendo col diretto delle 13,30 circa, i chilometri si compiono senza sforzo, con un buon riposo dopo la pesante salita di Casoli. Il paesaggio è interessante, dapprincipio nella larga Valle del Sangro, attraversando anche un paio di tratturi importanti, poi, dopo Casoli, nella vallata molto varia di un tumultuoso affluente del Sangro, il fiumetto Aventino.

***

Da Lama l'escursione alla Grotta si può fare in quattro ore andata e ritorno sbrigandosi e nel modo che io ho usato. Normalmente ne occorrono sei. Conviene partire a cavallo di buon mattino; si percorre per tre chilometri la nazionale che dopo un *tunnel* si abbandona ad angolo retto risalendo una valletta laterale, la valle di Taranta, che precipita direttamente dalla Majella. E' uno splendore di bellezza: roccie verticali rossastre accavallate, sorgenti da un ripidissimo *thalweg* di minuto pietrisco, su cui s'inerpica ad andirivieni un faticosissimo sentiero. E' per questo che conviene andare a cavallo. La salita dura un'ora e mezzo e — dalla sella — permette di gustare un paesaggio veramente magnifico, che ha molta rassomiglianza con certi anfratti della Grigna.

La Grotta in sè è interessante, anzi vorrei dire interessantissima, però non più di tanto. Localmente la decantano con molto amor patrio e con qualche insufficienza di confronti. E' una bella grotta ma, purtroppo, devastata prima che venisse chiusa. E' vasta, ma non mi so spiegare come l'Abbate nella Guida dell'Abruzzo riporti (senza darla di scienza propria, per verità) che si ritiene estesa 3 chilometri e che nell'articolo della *Rivista* del mese scorso il prof. Franchella dica che vi rimase quattro ore percorrendovi circa quattro chilometri. Anche a supporre che voglia con ciò dire due all'andata e due al ritorno ritengo che vi sia errore notevole. L'oscurità e la mancanza d'abitudine inducono facilmente in illusione. Io non ho misurato la Grotta, nè ho fatta molta attenzione alla sua profondità, ma credo essere più vicino al vero stimandola di mezzo chilometro circa o poco più, misurata sull'asse e tralasciando, s'intende, le piccole e numerose ramificazioni. In un'ora o poco più si visita comodamente mercè il sentiero e le scale createvi con molta intelligenza dalla Società della Grotta. Questa ha anche organizzato assai decorosamente e tariffato un servizio di cavalcature, guide, lumi ad acetilene e a magnesio, e anche disposto un registro dei visitatori, tra i cui nomi ho visto — passatovi poco prima di me — quello del nostro capo console per Napoli ing. De Angelis con alcuni consoci. Se in Italia esistessero molte di queste *Società della Grotta* — la quale ha in animo a complemento del servizio automobilistico di migliorare assai anche l'Albergo — vedremmo i turisti ben più numerosi girare in luoghi — come la Majella — tanto degni e così poco frequentati.

***

Poichè, per me, la Grotta se da sola non vale a determinare a un lungo viaggio, è però una buona meta che serve ad individuare una gita più complessa e molto varia, che raccomando a tutti i soci del Touring.

Intanto la discesa dalla sua bocca alla strada è bene non farla più a cavallo, ma con un metodo originale, cui provvedesi dalla sera avanti, e cioè in *treggia*. Trattasi di una slitta da fieno, opportunamente camuffata per passeggieri, un quissimile di rustico *bobsley* engadinese. Ed è un vero *toboggan* che si fa scorrendo giù in linea retta sul minuto pietrisco, guidati da un agile montanaro, fino allo stradone. Il tratto che vuole in salita a cavallo un'ora e mezzo, si discende in diciotto o venti minuti, con una certa emozione quando si passa come freccie in mezzo ai macigni o sfiorando pareti rocciose.

Così fatta colazione a Lama si ha tempo di comodamente discendere (8,7 chilometri) a Fara S. Martino, allo sbocco di una pittoresca stretta rocciosa (pochi metri di larghezza, una cinquantina e in certi punti anche assai più di altezza). Nelle ghiaie di un'alluvione uscita da questa gola fu, nel 1819, seppellito il celebre Monastero di San Martino in Valle, piccolo chiostro edificato sotto lo sporto di una gran roccia nel 1044 da un conte Credindeo di Chieti. Nel 1891, essendosi sparsa la voce che reliquie importanti vi fossero nascoste, il popolo in breve tempo tolse gran parte della ghiaia (almeno così mi fu raccontato) finchè venuti in luce avanzi architettonici preziosi i lavori furono arrestati dall'autorità. (?)

Un pittoresco insieme di tombe, di colonnine, di altari, di archetti lombardi coperti di rampicanti nell'ombra di uno speco, è quanto rimane e si ammira.

Mezz'ora più sotto, appiedi di Fara, si ha un bell'esempio di quei *Capi d'acqua* così frequenti in certi gruppi montuosi meridionali, cioè sbocchi poderosi di sorgenti purissime, quali ad esempio le sorgenti dette Orciuoli in comune di Serino da cui ha origine l'acquedotto napoletano e quelle di Caposele che si raccolgono ora per l'acquedotto pugliese. L'acqua (che forma poi il Verde) sbocca in fiumana spumeggiante, è in parte raccolta, immessa in condotta forzata e trasformata in corrente elettrica la quale dà luce a parecchi villaggi e forza ad alcuni pastifici, gualchiere, ed altri piccoli impianti.

Lama, Fara e del resto tutti i paesi ai piedi della Majella sono buoni e facili punti di partenza per la lunga salita a qualcuna delle cime del monte. Sebbene queste si possano fare quasi tutte a cavallo (anche la cima massima, Monte Amaro, m. 2795, ov'è il Rifugio) sono nondimeno di grande soddisfazione alpinistica, di natura molto varia, ricche di dirupi, di gole profonde, di piccoli pianori, di boschi solenni e sempre di panorami vastissimi.

La traversata dalla Valle della Pescara alla Valle dell'Aventino, combinata colla salita della Majella e la visita alla Grotta della Figlia di Jorio può costituire oggetto di gita indimenticabile, che consiglio vivamente ai consoci.

***

Del resto un itinerario semplice, breve (io l'ho compiuto da Milano da un sabato sera ad un martedì mattina), e pieno di interesse è di proseguire dopo la visita di Fara, ancora passando per Lama, a Palena lungo quei 9 chilometri che d'Annunzio chiamò *la loggia dell'Abruzzo*, strada pianeggiante con vasto panorama sopra un mare di montagne costellato di paesi appollaiati a grande altezza nell'ombra delle cime: Torricella Peligna a 901 metri, Fallascoso a 920, Colledimacine a 784, Lettopalena a 694, Palena a 867 mentre Taranta è giù in fondo presso il letto del torrente a 475 metri circa (e non a 533 come erroneamente nella *Guida dell'Abruzzo* ove per altitudine del paese è presa quella della strada *loggia dell'Abruzzo* in corrispondenza al primo *tunnel* sopra Lama).

Sopra Palena la strada — sempre ottima — passa accanto al *Capo di Fiume* che ingrossa di colpo l'Aventino, sale un tratto ripidissimo (che per l'anno venturo sarà corretto con mezza dozzina di *tourniquets*, già in lavoro) e attraversa un bosco immenso di quercie giovani ma già alte. Tutto è verde a perdita di vista, silenzioso, senza case, nè paesi, nè strade, nè uomini, nè animali. Una pace solenne aleggia indisturbata, è come il vestibolo delle grandi e singolari pianure che si stanno per attraversare nel cuore della montagna.

A 1270 metri d'altitudine si sbocca infatti da una trincea, alla stazione di Palena, posta a mezzo dal Quarto di Chiara, piano erboso livellato di 5 chilometri per uno di larghezza. I cavalli vi pascolano a centinaia in turbolenti gruppi. Cime di 1700 metri chiudono tutto il bacino. Si gira uno sperone ed ecco il Quarto Grande, sotto Pescocostanzo, anch'esso a 1250 metri di media altitudine, prateria di 4 chilometri per 2. Poi, sotto Rivisondoli c'è *il Prato* di 3 chilometri per 2 e finalmente, superando una stretta incisione d'un'altura, sotto una pittoresca chiesuola, ecco il famoso Piano delle Cinque Miglia, lungo 7 chilometri e largo da uno a due, livellato alla perfezione (1249 metri all'entrata, 1280 all'uscita) chiuso tra la giogaia di Monte Rotella (2127 metri) e la Serra del Paradiso (1710 metri).

D'inverno turbini di neve rendono inaccessibile il piano. Nel 1528 vi perirono 300 soldati, e nel 1529, 600 tedeschi condotti dal principe d'Orange.

Ma d'estate, sopratutto verso il tramonto, è delizioso correre sui lunghi rettilinei, tra i monumentali paracarri di travertino, nel fruscio lieve della macchina, che vola sulla strada libera.

Allo sbocco del Piano comincia la discesa tortuosa sopra Roccapia, Pettorano sul Gizio e Sulmona, la patria di Ovidio, dell'imperatore Lamberto, d'Innocenzo VII, non meno che il luogo di fontanelle d'acqua gelida, leggerissima, stupenda...

Ah! consoci, quante belle e buone cose s'incontrano girovagando nel nostro paese! Ecco che la Grotta del Cavallone si è stata di nuovo servita nella *Rivista*.

E' lo stesso piatto... con contorno. E vi garantisco che l'insieme è squisito. Andate a saggiarlo.

L. V. BERTARELLI.

I LAGHI ITALIANI

Il Lago d'Elio.

Da Maccagno, sulla sponda lombarda del Lago Maggiore di qua da Luino, in meno di un'ora si sale a Campagnano (m. 628), in Valle Vedasca, paesello in bella posizione da cui si domina un pittoresco panorama. Continuando a salire, in poco più di mezz'ora si perviene alla Cappella della Madonna, presso Musignano (m. 740); e lasciato a sinistra questo paese, in tre quarti d'ora si raggiunge l'*Hôtel Monte Borgna*, presso il *Lago d'Elio* (m. 922), grazioso e pittoresco bacino, lungo m. 850 e largo m. 300.

Il Boniforti (*Laghi e Monti*) e l'Uberti (*Guida dei laghi*) credono che emissario sotterraneo del lago d'Elio sia il torrentello che precipita nel Verbano quasi in faccia a Cannobio; mentre il Brusoni (*Guida alle Alpi Centrali Italiane*) crede che l'emissario sia il *Rio Casmera*, che scende fra Garabiolo e Cadero.

Dall'albergo in poco più d'un'ora si sale all'*Alpe di Bassano* (m. 982), donde si domina lo stupendo panorama di Locarno, e dintorni; ed in mezz'ora si raggiunge la vetta del *Monte Borgna* (m. 1158), donde si gode la vista di tutto il Lago Maggiore da Locarno a Stresa.

Parliamo di questo laghetto così bello e pittoresco, e così poco conosciuto, perchè esso è in pericolo... di sparire!

Infatti il signor Alessandro Marabelli scrive su tale argomento all'*Avvenire* di Pavia che il Lago d'Elio « ceduto dal proprietario ad una Società privata, venne, per scopi industriali, in mille guise deturpato dalla pro-

fana opera umana e in parte prosciugato senza che una voce autorevole si levasse a protestare.

« Non è cosa equa, e non sarebbe neppure patriottica, che noi italiani ci dobbiamo soltanto occupare delle bellezze naturali che i paesi stranieri posseggono per dimenticare le nostre: per questo io rendo noto e agli artisti e ai turisti la profanazione che sovra il Lago d'Elio impunemente si compie e per interessare alla sua difesa coloro che hanno l'ufficio di salvaguardare in Italia ciò che appartiene all'arte e non agli uomini.

« Ed è necessario che io renda noto ancora che il prosciugamento del Lago d'Elio sarebbe dannoso per tutta la Valle Vedasca. Così si chiama l'ampia conca che si addentra circondata dalle vette prealpine, a partire da Maccagno (Lago Maggiore), valle non eccessivamente ricca di acque e che potrebbe quindi, in caso di assoluta necessità, ricorrere a quelle del piccolo lago montano ».

Nella Svizzera, come si lesse negli scorsi giorni nei giornali, è sparito, per conto proprio, il laghetto *Merjelen*, posto a m. 2367 d'altezza; e noi cominceremo a far sparire artificialmente i nostri laghetti posti tanto più in basso?

La navigazione sul Lago d'Iseo.

In seguito ad una recente combinazione fra la Banca Bergamasca e la vecchia Società Loverese di Navigazione, quest'ultima venne a cessare per far posto ad una nuova Società di Navigazione costituita sotto gli auspici e col concorso dell'Istituto Bancario di Bergamo.

La nuova Società inizia la sua vita col capitale di un milione, e il nuovo esercizio è già cominciato. La liquidazione della vecchia Società è stata concretata in modo che la riserva in denaro e le passività rimangono ad essa, mentre gli stabili, le concessioni e tutto il materiale in piroscafi, pontili, natanti, ecc., passano alla Società nuova, la quale dovrà anche fare casa nuova.

A quanto si assicura, un programma radicale di riforme sarebbe già stato approvato in una adunanza presso la sede della Banca Bergamasca. Si tratterebbe, anzitutto, di ottenere dalla Società esercente la nuova ferrovia Iseo-Pisogne l'allacciamento della ferrovia stessa coi porti della sponda bergamasca mediante speciali corse di piroscafi, poi si provvederebbe a migliorare il servizio sui battelli coll'assunzione di personale specialmente pratico della navigazione lacuale. Inoltre si farebbe una completa rinnovazione del materiale navigabile, tanto costruendone di nuovo che riparando il vecchio.

Se si manterrà fede a questi propositi, il lago d'Iseo, che per tanti anni rimase un angolo tranquillo e quasi ignorato, sarà fra breve uno dei migliori centri d'attrazione della Lombardia per *touristes* e per artisti, italiani e stranieri; e certamente quanti lo visitarono saranno persuasi che era necessario ed urgente un radicale miglioramento di quel servizio di navigazione che era del tutto inadeguato ed indegno del bellissimo Sebino.

La Lariana.

Il concorso dei forestieri, ed ancor più dei gitanti domenicali, è stato in queste ultime settimane straordinario sul Lago di Como. I piroscafi giungono sempre, specialmente nelle domeniche, pieni zeppi all'approdo; e molte volte possono chiamarsi fortunati quelli che trovano posto.

In vista del sempre crescente concorso, al quale non è più corrispondente il servizio, si assicura che la Lariana sta per prendere i provvedimenti necessarî ad ovviare i lamentati inconvenienti.

Il XXXVIII Congresso
degli Alpinisti Italiani.

Nella prima settimana di settembre si svolse nella Valsesia, e sul Monte Rosa, per iniziativa della Sezione di Varallo del C. A. I., il XXXVIII Congresso degli Alpinisti Italiani; cioè di quella Sezione che è una delle più vecchie del Sodalizio, e che conta già quaranta anni di vita, essendo sorta sino dal 1867, cioè nell'anno stesso in cui il *Club Alpino*, che era stato fondato nel 1863, cominciò a chiamarsi *Club Alpino Italiano;* di quella Sezione presso la quale, nel 1864, si tenne il *Primo Congresso degli Alpinisti Italiani*, e nel 1886 il *Dieciottesimo*.

Del Congresso di quest'anno, così splendidamente riuscito sotto tutti i riguardi, parlerà estesamente, e colla solita cura e competenza, il prof. Carlo Ratti nella *Rivista Mensile del C. A. I.;* ma anche nella *Rivista* nostra credo opportuno tener di esso qualche memoria, in vista dei molti e cordiali vincoli che legano il Club ed il Touring, che hanno comune buona parte del loro programma; senza però dilungarmi a parlare della Val Sesia e del Monte Rosa, località alle quali è dedicata gran parte della *Rivista* dell'ottobre 1903, e che furono ora splendidamente descritte in un notevole libro.

La Valsesia.

Alle varie ed utili pubblicazioni che illustrano la bellissima regione, una ne aggiunse, in occasione del Congresso, la Sezione di Varallo, col volume prezioso *La Valsesia* (Torino, G. B. Paravia), riccamente illustrato e fornito d'una buona carta, e contenente una serie di pregiate monografie.

Il presidente della Sezione, comm. Angelo Rizzetti, ci dà i *Cenni storici della Sezione di Varallo del C. A. I.*, ci descrive *La Valle Mastallone e Rimella*, e con spontanei ed affettuosi versi ci canta *Il Valsesiano;* di Pietro Strigini sono i cenni su *La Val Sesia nella storia* e *Varallo e i suoi dintorni;* l'avv. Giovanni Bruno ci descrive *La Vallata inferiore* e *La Valle Sermenza* e ci parla delle *Piccole Industrie;* Giuseppe Lampugnani ci guida *In Val Grande*, su *La cresta settentrionale del Corno Bianco* sul *Monte Rosa*, e ci parla anche dell'*Arte in Valsesia*. Delle *Industrie nella Valsesia inferiore* scrive G. F. Gugliermina; dei *Laboratori scientifici del Monte Rosa*, Angelo Mosso; degli *Osservatori del Monte Rosa*, Camillo Alessandri; e Carlo Fabrizio Parona ci offre *Notizie sommarie di Geologia Valsesiana*, e Carlo Mano *Cenni geologici sul Monte Fenera, Cenno sulla forma e sulla flora Valsesiana, Dati meteorici di Varallo* e cenni sul *Museo Calderini*.

Come si vede, non manca nulla; e chi è intervenuto al Congresso potrà far rivivere nella memoria, sfogliando questo volume, le grate memorie godute, e chi non vi è intervenuto potrà illudersi di averle provate.

Club e Touring.

Club e Touring tendono, pure in campo e con metodo diverso, allo scopo di far conoscere l'Italia agli Italiani; il Touring specialmente sino al punto al quale giungono le strade; il Club specialmente lì ove ogni strada cessa; dico *specialmente*, perchè i due programmi, com'è naturale, in molti punti intrecciandosi e sovrapponendosi, non si sa sempre con precisione ove uno finisca e ove l'altro incominci.

E' per questo appunto che lo scrivente, che aveva l'onore di rappresentare il Direttore generale del Touring al Congresso, augurò che le due grandi Associazioni procedano sempre concordi, e lavorino indefessamente, o nel campo a ciascuna assegnato, o in pieno accordo nel campo di eventuale comune attribuzione, a far conoscere, dalle rive del mare sino alle più eccelse vette delle Alpi, il nostro paese, insegnando a percorrerlo in ogni senso, con guide o senza guide.

Le Strade.

Il Congresso cominciò nella bella, gentile, industre ed artistica città di Varallo, che fece ai congressisti le più liete accoglienze.

E' superfluo il dire che i congressisti (dopo gli inevitabili... e non sgraditi banchetti, ricevimenti e brindisi) si recarono ad ammirare quel curioso e prezioso museo artistico che è il Sacro Monte, salutando, prima della salita, il monumento del Raffaello valsesiano, Gaudenzio Ferrari (1481-1547), e la sua miracolosa parete nella chiesa della Madonna delle Grazie.

Monumento di Gaudenzio Ferrari (Scultore P. Della Vedova)

Ma abbandono tali argomenti, che mi trascinerebbero fuor di strada; e parlo di strade, pensando che scrivo nella *Rivista* del Touring.

E' una gradita e lodevole specialità dei Congressi alpinistici di Varallo quella di farli coincidere colla inaugurazione di nuove strade di montagna. Nel 1886 si inaugurò la bellissima ed importante strada di Baranca, la cui costruzione, promossa e determinata per merito ed a spese di Angelo Rizzetti, era già stata avviata due anni prima. Al lavoro concorse allora, con L. 1500, anche la Sezione di Varallo.

Questa volta le strade inaugurate sono due.

Il signor Febo Banfi (industriale cotoniere a Legnago) da vari anni villeggiante nella sua splendida villa a Cervatto, presso Fobello, ai suoi precedenti atti di munificenza volle aggiungere quello di una comoda e ben costruita strada pel *Pizzo Tracciora* (m. 1917) che divide la Valle Mastallone dalla Valle Sermenza. La strada parte dalla frazione Cà di Jano di Cervatto (m. 1030), si insinua, per circa due chilometri, per la Valle del Cervo sino alla testata di essa; sale quindi serpeggiante per grandiose praterie e pascoli, bene sviluppata, e con lene pendenza sino al colle sotto il Pizzo (m. 1700 circa), che ora, per deliberazione comunale, viene denominato *Colle Banfi*. Il signor Banfi saputo del Congresso, volle sollecitare i lavori di compimento; e per il 2 settembre, quando gli alpinisti salirono la Valle Mastallone, trovarono compiuto della strada il tratto (circa 6 chilometri) che arriva al colle; e si stanno ora proseguendo (per circa chm. 1,5) i lavori sino al *Pizzo*, d'onde l'occhio abbraccia un panorama incantevole, che comprende anche tutta la catena del Monte Rosa, il cui masso si presenta di lì imponente e completo. Da Cervatto si raggiunge la cima in ore due e mezzo.

L'altra strada (una splendida mulattiera, aperta

già da qualche anno, ma fatta in questa occasione conoscere agli alpinisti), parte da Rima (m. 1416) e sale al *Collo del Moud* (m. 2323), donde si scende ad Alagna. Essa sale fra il Tagliaferro ed il Moud, per foreste di larici prima e per magnifici pascoli poi, per terminare, dopo circa 8 chilometri di percorso, fra il pietrame franoso che segna il confine fra la Val Sermenza e la Val Grande. La strada è dovuta alla munificenza del cav. uff. Antonio De Toma di Reina.

Dal Circuito di Brescia al Colle d'Olen.

Il primo settembre ero a Brescia per il circuito automobilistico, dopo aver più volte percorsa quella strada modello; il giorno 5 salivo la pessima mulattiera per il Col d'Olen: mulattiera che, specialmente nella sua parte inferiore, è un vero disastro.

Su presso l'albergo essa fu notevolmente migliorata... per cura dell'albergatore; dall'Alpe Seevy (metri 1994) sino al Sasso del Diavolo, dentro per i pascoli leni ed erbosi, è passabile; ma più sotto, verso Alagna, è un abbominio. Un portatore che saliva con me, la chiamava *piana* nei tratti ove essa è soltanto ripida e non ripidissima, e la chiamava *liscia* ove fra sasso e sasso si riusciva a vedere un po' di terra; ma in fatto essa è un seguito di sassi, di sterpi, di salti, di buche.

« Il comune — mi diceva il portatore — dice che la strada dovrebbe venire accomodata dagli albergatori e dai malghesi; i malghesi e gli albergatori dicono che dovrebbe venir accomodata dal comune; gli abitanti dicono che dovrebbe venire accomodata dagli alpinisti... ».

Ed intanto nessuno leva un sasso, taglia uno sterpo, riempie una buca.

Nella mia mente, salendo, confrontavo la strada del circuito, ridotta come un bigliardo, con questo sentieraccio detto *strada mulattiera;* e non pretendevo certamente che una strada simile si costruisse anche quì; ma auguravo che per il prossimo Congresso alpino di Varallo (che speriamo tutti ritorni presto) ci sia qualche altro Rizzetti, qualche altro Banfi, qualche altro De Toma che costruisca la buona e vera mulattiera Alagna-Col d'Olen, da inaugurarsi in quella occasione.

Alagna.

La sera del 3 settembre il tempaccio si prese un po' di riposo, e permise ai buoni alagnesi di sfoggiare tutta la loro fantastica illuminazione, con bicchierini dei tre colori e con palloncini alla veneziana; e tutti quei punti luminosi e policromi spiccavano nella notte oscurissima, e nell'immenso silenzio della montagna, interrotto soltanto dal brontolìo della Sesia divallante fra i massi.

Più tardi vollero prender parte alla festa anche le stelle, che brillavano sopra i dossi nereggianti di bosco, sopra le vette biancheggianti di neve.

Dopo le sgambettate del giorno antecedente sotto la pioggia insolente, gli alpinisti avevano pur diritto di riposare e d'asciugarsi.

Essi erano però tutti, alla mattina del 4, radunati sulla piazzetta del villaggio, davanti alla chiesuola dominata dall'aguzzo campanile di pietra, al quale guardano dalle chine circostanti le vecchie caratteristiche ed eleganti casucce di legno, mescolate colle linde villette moderne, che viste da lungi sembrano altrettanti nidi di quiete e di felicità.

Visto che il sole risplendeva, sarebbe stato un delitto lo star fermi; e infatti gli alpinisti (bene istruiti dall'infaticabile segretario avv. Giovanni Bruno che suonava il corno e dava lezioni), si sparsero qua e là nella bellissima valle, così verde e grandiosa; e i più di essi, varcato l'Olen, risalirono a ritroso la valle del Sesia, per visitare il bosco dei faggi, la caldaia del Sesia, o per fermarsi (accolti con ogni cortesia dagli ingegneri della Società) alla miniera d'oro, esercita, da circa un anno, dalla *Società Inglese The New Monte Rosa Gold Mining.* La miniera, che si dice già nota ai Romani, e che fu certo lavorata per molti secoli, durante il governo sardo era fatta lavorare dai forzati; ma da varì anni era abbandonata. Essa occupa 150 operaî, mentre potrebbe occuparne 400; ma questi bravi alagnesi hanno scoperto che se quì i minatori sono pagati discretamente, all'estero sono pagati di più; e perciò emigrano; e vengono a casa con il loro gruzzoletto.

Non mancò chi volle farsi un'idea anche delle piccole industrie del legno e del ferro, fiorenti un giorno nella valle, in decadenza ora, come da per tutto, in causa della grande industria assorbente. In decadenza sono anche i ricami, i famosi *poncetti.* Le donne, che ad esse attendevano, in causa dell'emigrazione degli uomini devono lavorare nei campi, occupando così in altro modo il loro tempo, ed indurando le mani gentili.

Il parroco Giovanni Gnifetti.

Altri entrarono nella chiesa di Alagna, ad esaminare la ricchissima ancona di legno dorato e policromato del Guala di Mollia e del Martelli di Campertogno, due bravi secentisti che nella semplicità della loro valle non sentirono che debolmente l'influsso del barocchismo dell'età, ed adornarono l'opera loro d'una miriade di visi d'angioletti paffuttelli e sorridenti come allegri amorini.

A proposito d'arte, non si deve dimenticare che Alagna è patria d'un noto pittore morto da poco, Pier Celestino Gilardi, autore del popolarissimo *Hodie mihi cras tibi.* Sono di lui, nel teatro, due parlanti ritratti del parroco Gnifetti e del teologo Farinetti che, primi, il 9 agosto 1842 salirono quella che fu poi chiamata *Punta Gnifetti* (m. 4560), in compagnia dei fratelli Ferraris, fratelli Giordani, Cristoforo Grober.

Un monumento vivente.

Altri, pensando che la Valsesia, oltre che un tempio della natura, è anche un tempio dell'arte, scesero a Riva Valdobbia, ad ammirare l'affresco grandioso di Melchiorre d'Enrico, che nel dipingere il *Giudizio Universale* colla vivacità del colore espresse tutta l'audacia della sua fantasia.

Il San Cristoforo di Riva Valdobbia.

Il grandioso lavoro copre tutta la facciata della chiesa, mentre copre quella del campanile il solito gigantesco San Cristoforo il quale, ben più che protettore degli automobilisti, avrebbe meritato di venir proclamato protettore, progenitore ed ististitutore dei portatori e delle guide.

L'affresco venne notevolmente restaurato nel 1810 da Giovanni Avondo, ed altro restauro soffrì in data più recente. Un'ampia tettoia di legno lo protegge dalle intemperie; ma chi lo proteggerà dai restauratori?

Melchiorre de Henricis nacque ad Alagna nel terzo quarto del secolo XVI. Suo padre era il fabbro Giovanni

Il Congresso degli Alpinisti Italiani

1. Il riposo delle portatrici durante la salita al Col d'Olen. — 2. Le portatrici al Col d'Olen. — 3. Case di legno di tipo antico ad Alagna. — 4. La casa del Tanzio in Alagna. — 5. Una signora di Alagna nel costume del paese. — 6. L'Albergo al Col d'Olen. — 7. Alagna. — 8. Gruppo di alpinisti che dalle miniere d'oro guardano il Monte Rosa. — 9. Istituto internazionale al Col d'Olen. *(Fotografie dell'Ing. G. De Simoni.)*

Il Congresso degli Alpinisti Italiani

1. Sotto la roccia fra il ghiacciaio d'Indren ed il ghiacciaio del Garstelet. — 2. La Piramide Vincent. — 3. La salita per il ghiacciaio d'Indren. — 4. La nuova capanna Gnifetti. — 5. La traversata del ghiacciaio del Garstelet. — 6. Il Lyskamm e la Piramide Vincent. — 7. Gruppo di alpinisti sulla vetta del Corno del Camoscio. — 8. Alpiniste in costume fobellino in discesa dal Corno del Camoscio. — 9. Lyskamm. — 10. Una cordata in discesa. — 11. Alpinisti milanesi presso la croce in memoria di Casati e Facetti. *(Fotografie dell'Ing. G. De Simoni.)*

Battista; suoi fratelli Antonio, detto il *Tanzio*, celebre pittore, e Giovanni, scultore. La casa del Tanzio esiste ancora ad Alagna; e sopra la portina è una lapide colla inscrizione: *Alein Got die Ehr* 1609.

Don Antonio Carestia.

Un monumento vivente, e di gran lunga più venerabile, di Riva, è un prete più che ottantenne, Don Antonio Carestia, uno dei più famosi botanici italiani, e il più famoso forse per quanto riguarda la flora alpina. Nato a Riva il 2 febbraio 1825, compì i suoi studî teologici a Novara, donde ritornò in patria; dove datosi senza maestri, allo studio della botanica, da più di sessant'anni erborizza nell'estate e studia e classifica nelle lunghe invernate, portando alla scienza immensi contributi, riconosciuti in tutto il mondo. Egli è anche distinto paleografo. *Ad multos annos*, o venerando socio onorario del Club Alpino Italiano!

Il Congresso.

Dopo aver girato per apparecchiarsi a rigirare, i congressisti si ricordarono anche di esser tali... e si riunirono a Congresso.

Non parlerò quì delle varie discussioni, chè non voglio certamente dare il resoconto verbale della seduta; dirò solo che la bella, completa, limpida e succosa relazione del presidente comm. avv Antonio Grober fu vivamente quanto meritamente applaudita; ed accennerò ad una delle questioni sulle quali si parlò, perchè essa riguarda non solo l'alpinismo, ma il turismo in generale.

Luigi Brioschi, presidente della Sezione di Milano del C. A. I., offrì un premio di L. 500 a chi presenterà una memoria che raccolga i risultati dell'influenza esercitata dai sanatorî per i tubercolosi sulle popolazioni che vi dimorano intorno, e che insegni quali cautele sieno da adottarsi per prevenire o limitare gli effetti perniciosi dei viaggi dei tubercolosi ai e dai sanatorî.

La breve discussione che precedette l'unanime accettazione dell'offerta si riferì naturalmente ai sanatorî di montagna; ma quanto più pericolosi e dannosi e rovinosi si dimostrarono, sulle rive dei nostri mari e dei nostri laghi, certi alberghi eretti per i tisici di tutto il mondo, che profusero in più d' un paese oro agli speculatori e bacilli agli abitanti!

La questione è ardua, delicata, spinosa; ed auguro che lo studio aggiunga qualche altro consiglio alle norme che i medici hanno già indicate (ma che governi, comuni e speculatori hanno trascurate) perchè sia salvaguardata non solo la salute degli ammalati, ma anche quella dei sani!

Una dinastia di albergatori.

A proposito di albergatori, voglio quì ricordare i bravi Guglielmina, albergatori provetti, probi, abili ed onesti, i quali stanno a dimostrare che anche gli italiani sanno riuscire nell'arte così difficile, e che pur sembra così facile a troppa gente.

Joppe Guglielmina.

Quella dei Guglielmina è una vera dinastia di bravi albergatori. Giuseppe Guglielmina (nato a Mollia nella Valsesia nel 1821, morto in Alagna nel 1906) dalla moglie Anna Maria Depaulis (morta nel 1875) ebbe una lunga schiera di figli, i quali conducono gli alberghi da lui fondati, e quelli che essi fondarono. Tali figli sono Antonio, Maria, Giuseppe (detto *Joppe*), Pietro (defunto), Giovanni, Ulderico, Alessandro, Cesare.

Isidoro, figlio di Antonio, dirige l'*Hôtel Royal* di Ospedaletti.

Giuseppe col figlio Adolfo attende all'albergo *Monte Rosa* di Alagna (ingrandito tre volte), mentre il figlio Albino (che era prima all'*Alpino* di Gignese) dirige l'*Albergo del Col d'Olen.* Nel venturo inverno Giuseppe e figli apriranno un nuovo albergo a Rapallo.

Guglielmo, figlio di Giovanni, dirige l'*Hôtel des Alpes* di Riva Valdobbia.

Ulderico assieme col figlio Uderico dirige l'*Albergo d'Italia* a Varallo.

Guglielmo, figlio di Ulderico, dirige l'*Albergo del Mottarone.*

Joppe Guglielmina, oltre che albergatore modello, è da considerarsi anche come il decano ed il modello delle guide italiane. Ha sessant'anni. Ne aveva 14 quando compì, assieme coi preti Gnifetti e Farinetti, dal lunedì al sabato il giro completo del Monte Rosa, partendo da Alagna per il Passo del Turlo e ritornandovi per il Col d'Olen; fu varie volte guida di Quintino Sella; con Calderini superò la Parrot; ed il 7 agosto 1876, nella discesa dal Sesia Joch, con grave pericolo della vita propria salvò quella del senatore Costantino Perazzi: il che gli procurò la medaglia al valor civile, ed un'altra d'oro decretatagli dalla Sezione di Varallo *quale premio alla fedeltà e al valore.*

Nei giorni del Congresso salì, coi suoi sessant'anni, in ore 2 e minuti 20 da Alagna al Col d'Olen (m. 1680 di dislivello fra le due località) e discese in ore 1 e minuti 15. Salute!

La Capanna Gnifetti.

Poichè siamo al Col d'Olen diamo una capatina sino alla Capanna Gnifetti, non per descrivere la traversata dei ghiacciaî d'Indren e del Garstelet (per i quali basteranno questa volta le belle fotografie dell'amico De Simoni) ma per dire qualche cosa della Capanna, sino alla quale possono giungere tutti gli uomini di buona volontà, sostenuta da buoni polmoni e gambe discrete.

La I (1875), II (1886) e III (1896) Capanna Gnifetti.

La *prima* Capanna Gnifetti, di minuscole proporzioni, ma vera « garetta », come mi diceva il commendatore Rizzetti, « un cassone legato colle catene alla roccia », come mi diceva l'ing. Piero Fontana, la « microcapanna », come fu poi chiamata sino dal 1876; ma essa fu ben preto riconosciuta insufficiente. Essa esiste tuttora (e la si scorge nella vignetta, a sinistra, in basso) e serve di utile ripostiglio.

La *seconda*, per iniziativa del comm. Angelo Rizzetti, e mercè il generoso concorso del fratello onorevole Carlo Rizzetti, fu inaugurata nel 1886, con cucina, e due tavolati per dormitorio.

La *terza*, sorta per iniziativa dell'on. Carlo Rizzetti, e col concorso dei fratelli Carlo ed Angelo, sorse nel 1896.

La *quarta*, inaugurata in occasione del Congresso è la creatura speciale del comm. Angelo Rizzetti, che da tre anni saliva per essa di frequente al ghiacciaio del Lys. Essa fu costrutta a spese della Sezione di Varallo, col concorso (sperato)! della sede centrale. La spesa sarà di poco inferiore alle 20 000 lire. La capanna ha 12 letti, camere per le signore, camera oscura per i fotografi, e può contenere 64 persone bene coricate. Durante l'ultimo Congresso le persone erano più di 80!

Nell'andare alla Gnifetti, alcuni soci della Sezione di Milano deviarono un po' per portare un memore saluto alla croce di ferro che sorge sul cordone di roccie che divide il ghiacciaio d'Indren da quello del Garstelet, lì dove, la notte dal 26 al 27 agosto 1903, precipitarono e perirono, per una sventura inesplicabile, i due forti alpinisti milanesi dott. Giacomo Casati e rag. Antonio Facetti.

Dalla Gnifetti ben 42 alpinisti salirono sino alla vetta della Gnifettti, cioè alla *Capanna Regina Margherita* (m. 4559), inaugurata il 4 settembre 1893, ed ingrandita poi nel 1896 e nel 1902. A quei 42 sono da aggiungere la signora Franca Pestalozza ed il marito ing. Antonio, saliti nel giorno seguente sino alla eccelsa vetta.

Il Corno del Camoscio.

Quanti non andarono sino alle capanne, dal Col d'Olen salirono sino al facilissimo *Corno del Camoscio* (m. 3026) donde, per la straordinaria limpidezza dell'atmosfera, si godeva una di quelle viste che nè penna nè pennello potranno mai ritrarre! Tutte le cime delle Alpi, dal Viso al Baldo, spiccavano nette nell'azzurro del cielo, e si potevano passare in rassegna, e trovare su molte di esse o ricordi o desiderî; e l'immensa pianura era tutta un mare di nebbie, nel quale si avanzavano, come scogli, gli speroni delle Prealpi, mentre dall'altro lato era limitato dalla linea dell'Appennino.

Dal Corno si seguivano, passo passo, le cordate che traversavano il ghiacciaio e salivano alle capanne.

E l'aurora vista di lassù? Dapprima i monti neri neri, e la pianura cupamente grigia; poi, sull'orizzonte, una striscia arancio, una gialla, una verde, una azzurra, e poi un diffuso color di rosa che tinge il cielo ed il Rosa; poi ecco il sole, che ad una ad una bacia le cime, che rispondono all'appello, e scende giù per le valli a svegliare i dormiglioni, e inonda la pianura, nella quale fiumi e laghi d'argento rispondono con un palpito luminoso. Quale incanto!

E il tramonto? Il sole pareva un'immensa ruota di fuoco rapidamente girante, e che mai si decideva a nascondersi dietro il monte; e da quella ruota, a mirarla fissamente, uscivano dischi neri grandi come essa, che s'allontanavano, sparivano; e dietro al Corno salivano sette raggi neri! Poi la ruota d'oro si tuffò in una specie di nube iridiscente; e presto il cielo ad occidente fu tutto oro. Era uno spettacolo grandioso e commovente. Seduto sopra un masso, solo, staccato dal mondo col corpo e col pensiero, mentre il vento mi percoteva la faccia, ammiravo, e mi sentivo le ciglia inumidite; e fra me mormoravo, con vera convinzione:

Vorrei su l'ardua guglia esser sepolto
Dove l'ultima luce a sera muor,
Piede insolente non sentir sul volto,
Inutil pianto non sentir sul cuor.

Mai poeta aveva così bene espresso quanto io sentivo! Quel poeta è Antonio Fogazzaro; quei versi sono scritti sull'*album* dell'Albergo del Col d'Olen.

OTTONE BRENTARI.

La settimana alpinistica nel Trentino.

(*Secondo Congresso della Stazione Universitaria del C.A.I.*)

E' stata una fantasmagoria gaia, giocosa, piena di una festosità grande, inaspettata; una fantasmagoria da Edolo a Trento per rupi, ghiacciai e vallate, dove abbiamo trovato tutta l'animazione più viva e più schiettamente cordiale.

L'incognito nostro è scomparso per dar luogo alle viuzze dei paeselli infiorate ai rustici trofei, agli incontri di quei buoni villici inneggianti, alle piogge d'innumerevoli e colorati manifestini dalle diciture cordiali, ai pranzi di gala a più di 2000 metri.

Furon manifestazioni di simpatia commoventi da parte dei Trentini.

Nel gruppo di Brenta.

Non farò la cronaca di queste giornate di marcia tra gli evviva e le grida, non ricorderò la via trascorsa, i rifugi che ci hanno ospitati, le cime ardue che ci cimentarono all'ascesa.

Tutto fu un sogno, un sogno grande dove ci passarono innanzi le bellezze più pure della natura, dove si provarono le gioie più alte d'ammirazione.

Bisognerebbe che in queste popolazioni penetrasse un poco la mania di « reclame » che agita gli Svizzeri nella propaganda del loro paese, che facessero un po' più di commercio delle loro bellezze, delle loro ricchezze regionali.

Non c'è stazione ferroviaria che non abbia monti, laghi, cascate e... vacche svizzere, affisse ai muri.

Del Trentino noi poco o nulla si conosce e si sa (1).

Io non vidi mai più serena pace di cuori e più limpidi orizzonti alpestri dalla nera vegetazione, dalla

(1) Questa non è però certamente colpa dei Trentini, che molto hanno fatto e continuano a fare per far conoscere la loro regione, ancor troppo poco visitata dai fratelli del Regno; e le meraviglie dei bravi studenti sono una prova novella di quanto diciamo.

N. d. r.

pineta estesa e cupa, dai laghetti alpini dai colori smaglianti di smeraldo, e la vita sembrava sostare aggiungendo una voce nuova di pace nel gran cuore d'amore degli uomini e delle cose.

La nostra « fila indiana » dalle risonanti piccozze innalza canzoni. Io son ultimo ed osservo. Dietro la guida che intrepida è capo alla cordata, s'erge la lunga e tipica figura del fondatore della Stazione Universitaria. Lo segue l'organizzatore, l'anima della gita, il nostro sfrenato ammiratore della montagna e dell'automobile che intuona il poema alla macchina moderna... mentre le sue scarpe ferrate risuonano nella roccia ed i suoi garetti si rinforzano.

Non manca il fotografo... che non arriva mai in tempo colla complicata sua macchina, il cerimoniere della compagnia... che suda e sbuffa col suo stimato peso.

Tutti ci siamo; una schiera forte e geniale che i monti del Trentino ha affrattellati.

Ed ora di quelle feste non è più che un ricordo, e rivedo come in un sogno le cime ardue audacemente salite, le festose accoglienze degli alpinisti Trentini, le volate automobilistiche per Trento, i ricevimenti e tutta una miriade di cose belle.

Nelle sedute del Congresso vennero approvate le seguenti importanti proposte da presentarsi alla sede centrale del C. A. I.

1° Unificazione dei regolamenti sezionali delle guide e dei portatori del C. A. I., e istituzione di un sol tipo di libretto.

2° Pubblicazione e distribuzione ai soci del C. A. I. di una carta del Gruppo di Brenta.

3° Regolamento per i segnavie in montagna.

Fritz.

I segnavia alpini ed il pubblico

La *Società Sportiva di Gargnano* sul Garda (aggregata alla Federazione Prealpina) ha diramata ai signori sindaci, parroci e maestri una circolare, per pregare di usare ogni influenza per impedire che i segnavia alpini (eseguiti da quella Società sul versante orientale dei monti che separano il Garda dalla Valle di Ledro) sieno rispettati da quelle popolazioni.

Quei segnavia (e specialmente l'intreccio delle lettere T ed F, che altro non indicano che *Touring* e *Federazione*) furono considerati come segnali cabalistici e segreti, e perciò cancellati e deteriorati!

Auguriamo, per il buon nome della pittoresca plaga, che la circolare trovi l'eco a cui ha diritto.

A questo proposito il giornale cattolico di Brescia, il *Cittadino*, scrive:

Noi non possiamo che far plauso alla Società Sportiva di Gargnano ed augurare che il suo invito incontri piena adesione.

Quanti si dilettano di escursioni alpine converranno nel riconoscere la necessità di *segnavie* sulle montagne, almeno su quelle che sono più frequenti mete di gite, e sulle quali per l'incrociarsi continuo di sentieri in varie direzioni e per la sinuosità è facile disorientarsi ed allontanarsi dal punto che si vuol raggiungere, o mettersi sulla direzione di località pericolose.

Mentre deploriamo colla presidenza della Società Sportiva di Gargnano che in alcuni luoghi sia stata deteriorata o cancellata la sigla messa come segnavia, vogliamo sperare che il benemerito Club Alpino vorrà allargare il lavoro già da parecchi intrapreso di apporre segnalazioni specialmente sui monti presso le stazioni alpine e di rinnovare quelle attualmente cancellate.

Anche questo augurio è giustissimo; e noi ci associamo caldamente ad esso.

Una lapide al Carducci sul Monte Piana.

Il Convegno della Società degli Alpinisti Tridentini si tenne quest'anno a Fiera di Primiero, a San Martino di Castrozza, ed al Passo del Mulaz, nel gruppo del Fiocobon (Pale di San Martino) ove la Sezione di Venezia del C. A. I. inaugurò un nuovo rifugio.

Gli alpinisti Tridentini e Veneziani e Cadorini si recarono quindi in Cadore, sul Monte Piana, sopra il Lago di Misurina, ove, per iniziativa dell'*Archivio dell'Alto Adige*, venne inaugurato un monumento in memoria della salita che nel 1902 fece su quella vetta Giosuè Carducci.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli N. 2652	L.	36 033
Provincia di Genova	,, ,, 1	,,	15
,, Rovigo	,, ,, 7	,,	70
Comune di Altare	,, ,, 2	,,	20
,, Bagnolo Mella	,, ,, 1	,,	20
,, Biella	,, ,, 5	,,	100
,, Caltagirone	,, ,, 1	,,	20
,, Lodi	,, ,, 4	,,	40
,, Mirano	,, ,, 6	,,	150
,, Montevarchi	,, ,, 2	,,	40
,, Pettorano sul Gizio	,, ,, 2	,,	40
,, Piossasco	,, ,, 3	,,	60
,, Romano d'Ezzelino	,, ,, 4	,,	80
,, Sanremo	,, ,, 2	,,	40
,, S. Cristina e Bissone	,, ,, 3	,,	60
,, Scheggia Pascelupo	,, ,, 2	,,	40
,, Torre Pellice	,, ,, 2	,,	20
,, Varallo	,, ,, 1	,,	20
,, Vico Equense	,, ,, 1	,,	20
A. C. di Milano	,, ,, 20	,,	305
Ferrovie dello Stato Rimini	,, ,, 2	,,	50
Libertas Società Sportiva Lucca	,, ,, 3	,,	30
Magatti Attilio, Tremezzo	,, ,, 2	,,	20
Passarini Francesco, Norcia	,, ,, 1	,,	10
Sipari ing. Erminio, Pescasseroli	,, ,, 5	,,	50
Totale...	Cartelli N. 2734	L.	37 353

Alpinisti Milanesi in Sicilia.

Un gruppo di 23 soci della Sezione di Milano del C. A. I. ebbero l'ottima idea (che vorremmo veder imitata da tutti gli italiani che hanno la possibilità di farlo) di compiere una gita in Sicilia.

La comitiva, sotto la direzione dell'alpinista Antonio Rossini, giunse a Palermo il 4 settembre ricevuta al suo arrivo da speciali Commissioni del Club Alpino Italiano e del Club Alpino Siciliano.

Gli Alpinisti Milanesi sulla strada fra Monreale e Castellaccio.

Fatta una prima visita alla città gli escursionisti si riunirono allo *Châlet* a mare a colazione invitati dai soci del C. A. I. di Palermo, assieme ad una rappresentanza del Club Alpino Siciliano.

Il programma delle gite in Sicilia cominciò a svolgersi con quella di Monte Caputo sino al Castellaccio, la stazione alpina del Club Alpino Siciliano, e finì, dopo la visita alle principali città della Sicilia, colla salita all'Etna.

Da questo magnifico giro, molto ben organizzato e diretto, i milanesi riportarono le più forti e gradite impressioni, sia pel paesaggio vario e pittoresco dell'isola ospitale e gentile, sia per le accoglienze ricevute in tutte le città dai diversi Clubs Alpini, dalle autorità e

Castellaccio, Stazione Alpina del Club Alpino Siciliano.

dalle popolazioni; il che forma pei nostri alpinisti il più gradito e lusinghiero ricordo della loro escursione.

Intanto a titolo di cronaca possiamo fin d'ora assicurare che il signor Antonio Rossini, visto l'esito brillante di escursioni di tal genere, organizzerà nell'anno venturo pel Club Alpino un giro di 12 giorni nella Sardegna.

Echi della gita turistica in Grecia.

Il nostro direttore generale, comm. Federico Johnson, ha fatta coniare una speciale medaglia quale ricordo della gita in Grecia compiuta da alcuni soci del Touring.

La medaglia porta da un lato l'effigie di Pindaro, e dall'altro un'epigrafe ricordante la gita relativa, collo stemma del Touring.

In memoria di quella gita riproduciamo qui due fotografie, scelte fra quelle gentilmente favoriteci dal

signor ing. Gaetano De Angelis, capoconsole del Touring a Napoli.

Si annuncia che i ciclisti greci compiranno l'anno venturo una gita in Italia.

LA CARTA D'ITALIA DEL TOURING

Esempio di aggiornamenti della Carta d'Italia del Touring al 250.000

Il Po da Cremona a Casalmaggiore:
in tratteggio il Po secondo i rilevamenti del 1883 dell'Istituto Geografico Militare, quale figura nei Fogli della Carta al 100.000 che l'I. G. M. attualmente ha in vendita;
in nero il Po secondo i rilevamenti del dicembre 1904 e gennaio 1905 del Comitato tecnico esecutivo della Commissione Ministeriale per la Navigazione interna.
Gli spostamenti come si vede sono enormi ed hanno influito anche su strade, passaggi del fiume ecc., — Nella Carta del T. però (Foglio Brescia di prossima distribuzione) non figura il rilevamento qui segnato in nero, ma un aggiornamento attuale, trasmessa cortesemente dagli Uffici del G. C. rivieraschi a mezzo dell'Ispettore Superiore del G. C. Cav. Uff. Ing. Pelleri da Parma, e contenenti aggiornamenti ancor più recenti.

Lo sbocco del Ticino e della Maggia nel Lago Maggiore:
in tratteggio i due sbocchi come figurano nella Carta dell'I. G. M. di Firenze e in quella dell'Ufficio Topografico Federale di Berna attualmente in vendita;
in nero lo stato attuale come figurerà nella Carta al 250.000 del Touring. La modifica di Ticino comporta anche la creazione di un ponte e di una congiunzione stradale diretta Locarno-Magadino.

Collaboratori per i lavori preliminari

DEL FOGLIO 56 (CATANIA).

Amico agr. Amodeo, Pozzallo — Andronico Giuseppe, Augusta — Arancio agr. Vincenzo, Rosolini — Bellia dott. Salvatore, Belpasso — Blancato agr. Pasquale, Sortino — Capo Stazione, Gerbini — Cardillo agr. Salvatore, Lentini — Carpinteri agr. Francesco, Canicattini — Casandelia ing. agr. Felice, Rosolini — Casi dott. Michelangelo, Chiaramonte Gulfi — Compagnini agr. Salvatore, Regalbuto — Condorelli dott. Mario, Rammacca — Coniglio ing. Gaetano, Caltagirone — Conti agr. Francesco, Scicli — D'Agostino Ettore, Solarino — D'Amico agr. Vincenzo, Siracusa — Di Bernardo ing. G. B., Caltagirone — Di Lorenzo Antonino bar. di Granieri, Noto — Fatuzzo dott. Antonio, Giarratana — Favara agr. Carmelo, Carlentini — Finzi ten. Ermanno, Catania — Fisichella ing. Giuseppe, Biancavilla — Francavilla dott. Vinconzo, Aci Castello — Gandolfi agr. Salvatore, Licodia Eubea — Gesualdo ing. Angelico, Lentini — Gissara dott. Sebastiano, Buscemi — Gugliotta ing. Luigi, Rosolini — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile o degli Uffici Tecnici Provinciali di Catania e Siracusa. — Jannizzotto ing. Carmelo, Chiaramonte Gulfi — Licitra dott. Francesco, Biscari — Masaracchio dott. Antonino, Biscari — Messina geom. Francesco, Mineo — Modò Giuseppe, Acireale — Morcilo agr. G. B., Noto — Paladino geom. Salvatore, Palagonia — Paoli dott. Mario, Scordia — Parlagreco dott. Lenzio, Raddusa — Parroci di Giardinelli, Villasmundo — Pellegrino agr. Sebastiano, Spaccaforno — Pico agr. Carmelo, Francofonte — Presti Lorenzo, Raddusa — Procaccianti dott. Francesco, Catenanuova — Pulino ing. cav. Gerolamo, Modica — Pulvirenti dott. Stofano, Aci S. Antonio — Rizzo geom. Arnaldo, Meiilli — Salibba G. B., Biscari — Sboto geom. Giovanni, Vizzini — Scuderi Valenti dott. Alfio, Aci Bonaccorsi — Serrentino agr. Agatino, Spaccaforno — Spadola dott. Francesco, Ragusa — Spinclli Alfonso, S. Croce Camerina — Tasca Giovanni, Caltagirone — Trewhella Percy Alfredo, Catania — Tringali geom. Sebastiano, Augusta.

PER IL FOGLIO 52 (MESSINA).

Alessio dott. Giovanni, Molochio — Andiloro dott. Francesco, Oppido Mamertina — Arena agr. Francesco, Palmi — Bonfiglio Giovanni, S. Stefano di Briga — Bonfiglio ing. Giuseppe, Seminara — Bova dott. Vincenzo, Roccella Jonica — Campesi Domenico, Ricadi — Casella Pasquale, Delianova — Cavallari dott. Antonino, Mongiana — Chirigo agr. Ilario, Fabrizia — Colloca dott. Raffaele, Mileto — Costantino ing. Luigi, Reggio Calabria — D'Agostino dott. Salvatore, Joppolo — Donnò ing. Enrico, Seminara — Ferrari Luigi, Gioia Tauro — Genovesi Luigi, Gallina — Germano dott. Alfonso, Scido — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffioi del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffioi Tecnici Provinciali di Catanzaro, Messina, Reggio Calabria — Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Municipale di Reggio Calabria — Ispettori capi dei Dipartimenti forestali di Catanzaro, Messina, Reggio Calabria — Lamari dott. prof. Angelo, Galatro — Liotta dott. Pietro, Reggio Calabria — Lombardi Comite cav. ing. Gaetano, S. Costantino Calabro — Luca dott. Raffaele, San Giovanni di Gerace — Luzza dott. Nicola, Soriano Calabro — Macri dott. B., Plati — Ing. Mallandrino, Messina — Martinetti prof. Vittorio, Messina — Mazzano Annunziato, Bagnara Calabro — Messinò dott. Domenico, Ferruzzano — Miceli Francesco, Spilinga — Mostaccio Cardillo Lio, Agnana Calabra — Neto ing. Francesco, Melito di Porto Salvo — Nistico dott. Giovanni, Cardinale — Nito agr. Francesco, Montebello Jonico — Nunuari dott. Santo, Villa S. Giuseppe — Pannuti dott. Ettore, Bagaladi — Paparatti dott. Antonio, Rosarno — Parrilli bar. Michelangelo, Polistena — Politi dott. Antonio, Bianco — Rianò dott. Giuseppe, Ardore — Riso dott. Giuseppe, Gioia Tauro — Romeo

ing. Bruno, Siderno Marina — Romeo Luigi, Pellaro — Sadunni ing. Michele, Serra S. Bruno — Segretario Comunale, Nardò di Pace — Seguenza prof. Luigi, Messina — Sergi dott. Antonio, Bruzzano Zoffirio — Sgro dott. Giuseppe, Rocoaforte del Greco — Spanò Emilio, Cittanova — Stefanelli ing. Nicola, Gerace — Stipo dott. Giuseppe, Precacore — Timpano dott. Pietro, Bova — Toraldo ing. Antonio, Tropea — Tuccari ten. Luigi, Messina.

PER IL FOGLIO 23 (PERUGIA).

Alamanni ing. Francesco, Pian di Scò — Alvi Pompeo, Todi — Alvigi ing. Luigi Timorate, S. Sepolcro — Angiolini ing. Angiolo, Capolona — Antolini Temistocle, Magione — Baldesi dott. Arturo, Chitignano — Barsanti dott. Pietro, S. Quirico d'Orcia — Bascuglia dott. Antonio, Radicofani — Batignani dott. ing. Zelindo, Montepulciano — Becchini ing. Iolilio, Arcidosso — Berardi dott. Berardo, Borgo Pace — Bianchini Ermete, Montalcino — Bindi dott. Giovanni, S. Giovannni d'Asso — Bologna dott. Dante, S. Casciano dei Bagni — Brizzi geom. Telesforo, Anghiari — Burelli geom. Gaetano, Civitella in Val di Chiana, — Buschetti oonte Alessandro, Montepulciano — Caldarelli ing. Gabriele ,Corciano — Calvi Carlo, Tratta Todina — Cerrini geom. Achille, Umbertide — Cesarini dott. Vittorio, Magione — Chiarini ing. Gernando, Todi — Conti dott. Antonio, Chianciano — Cordeschi rag. Enrico, Acquapendente — Corti Antonio, Città di Castello — Corticello Carlo, Cetona — Costarelli agr. Scipione, Orvieto — Dall'Oppio dott. Domenico, Basohi — Davoli dott. Vittorio, Castel Viscardo — Dei avv. Filippo, Chiusi — Dei Nardi dott. ing. Fulvio, Chiusi — Delunghi agr. Biordo, Perugia — Dini ing. Alfredo, Terranuova Braociolini — Dolfi agr. Pietro, Citerna — Donetti avv. Ettore, S. Sepolcro — Fadicato D., Morro — Fanelli ing. Brandimarte, Sarteano — Federici dott. Antonio, Roccalbegna — Fracassi agr. Uberto, Arezzo — Franciosini Achille, Ficulle — Friggeri ing. Giacomo, Pienza — Galletti Emiliano, Cortona — Giannelli geom. Paris, Castel del Piano — Grifi dott. Guglielmo, Passignano — Gracci Giuseppe, Asciano — Guasparri Giovanni, Torrita — Ilari ing. avv. Ugo, Sorano — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Arezzo, Perugia, Siena — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici Tecnici Municipali di Perugia e Orvieto — Landi Enrico, Castiglione d'Orcia — Leonardi dott. Antonio, Acquapendente — Lombardozzi ten. Pietro, Castol Giorgio — Lotti Alessandro, S. Quirico d'Orcia — Luciani Eugenio, S. Fiora — Lupatelli dott. Ugo, Colazzone — Magi Meconi agr. Amos, Lucignano — Magi dott. Tommaso, Monte Santa Maria Tiberina — Marchi dott. Paolo, Castelfranco di Sopra — Marchettoni agr. Vincenzo, Paciano — Mariottini Orlando, Morrona — Mascanzoni Italo Ezio, Monte S. Savino — Monzinger cav. Guido, Perugia — Miniati agr. Roberto, Masciano — Napoli dott. Giuseppe, Monteleone d'Orvieto — Padelletti avv. Carlo, Montalcino — Paolucci ing. Romolo, Umbertide — Papi Alessandro, Buonconvento — Parroci di Alberoro, Pietraviva, Prodo — Pasqualoni dott. Domenico, Porano — Pasquinucci Giovanni, Loro Ciuffenna — Piccarozzi dott. Augusto, Onano — Pimellotti agr. Giuseppe, Pietralunga — Poli geom. Geremia, S. Lorenzo Nuovo — Politi dott. Giulio, Castel Focognano — Pontani Guido, Città della Pieve — Pulini Ezio, Radicofani — Regoli dott. Giuseppe, S. Vito in Monte — Ricci dott. Fedro, Pian Castagnaio — Rioci ing. Alberto, Sorano — Romizi dott. Ugo, Castiglione del Lago — Rossi Ettore, Figline Valdarno — Rossi Amedeo, Perugia — Rossi ing. Clodoveo, Castiglione del Lago — Rossi ing. Sergio, Castelnuovo Berardenga — Sacchi dott. Giuseppe, Talla — Salvi dott. Giovanni, Subbiano — Santini dott. Angelo, Tuoro — Santovecchio dott. Romeo, Umbertide — Savelli avv. Giusoppe, Sinalunga — Scipioni Foscolo, Lisciano Niccone — Scusi dott. Gastone, Cavriglia — Sequi ing. dott. Ubaldo, S. Giovanni Valdarno — Sestini ing. Ernesto, Pergino — Socini ing. Livio, Castelnuovo Berardenga — Squintani Carlo Giuseppe, Arezzo — Tani Biagio, S. Giustino — Tavanti cav. ten. col. Angelo, Castiglion Fiorentino — Tiberti dott. Tiberio, Latorina — Tortellini Carlo, Trequanda — Trailori dott. ing. Antonio, Rapolano — Vecchi ing. Gesualdo, Tuoro — Vignoli ing. Espartero, Passignano — Volpini dott. Luigi, S. Casciano doi Bagni — Zampi cav. ing. Adolfo, Bucino.

Segnalazione ed illuminazione dei passaggi a livello.

La speciale Commissione, nominata dal T. C. I. per studiare le importanti questioni della coloritura e della illuminazione dei passaggi a livello, aveva già fatto pochi mesi or sono, delle esperienze per la determinazione del mezzo più adatto a rendere visibili le chiusure dei passaggi a raso a sufficiente distanza e per la scelta di un tipo di lampada che avesse i requisiti dell'evidenza, del poco consumo, della resistenza alle intemperie, del facile maneggio, della durata di accensione, ecc.

La Commissione constatò che con la coloritura delle chiusure a cancello dei passaggi a livello non si ottiene un risultato apprezzabile per lo scopo che si vuol raggiungere, e propose di apporre ad ogni chiusura una tabella metallica, verniciata in modo che il contrasto dei colori la rendesse visibile a sufficiente distanza. All'uopo vennero adoperati bandoni di latta di m. 2 × 1 dipinti in diverse guise. Le coloriture che risultarono più pratiche in un sopraluogo al livello di Rogoredo effettuato il 17 settembre dal nostro Direttore generale, in compagnia dell'ing. Verga delle Ferrovie dello Stato e di altri componenti la Commissione, sono quelle a

scacchi di cm. 50 di lato, alternati uno bianco ed uno nero, eseguiti con vernici opache e quelle formate da una zona trasversale bianca limitata lateralmente dalla tinta nera.

La Commissione ha determinato di proporre che le lamiere a scacchi che furono giudicate più evidenti delle altre, sieno applicate alle chiusure dei passaggi a livello che sono visibili dalla strada ordinaria ad almeno 150 metri di distanza; per gli altri, nei quali l'attraversamento della via ferrata è preceduto da una curva, propone la segnalazione di passaggio a livello alla distanza di metri 150-200 dalla chiusura.

Alla sera del medesimo giorno 17 furono fatte le esperienze per illuminare le segnalazioni e si convenne di far costruire un apposito fanale che illumini di fianco tanto la tabella a scacchi quanto il cartello segnalante « passaggio a livello ». Il fanale proietterà luce bianca sulla segnalazione ed avrà un vetro rosso rivolto dalla parte di chi si avanza verso il pericolo. La luce rossa si scorge ad oltre 200 metri.

Entro il mese la Commissione presenterà alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato la relazione sulle esperienze fatte, e nutre fiducia che questa, che ha già dato il suo prezioso appoggio all'iniziativa del T. C. I., prenderà con sollecitudine i provvedimenti necessari a tradurre in atto i risultati degli studi fatti dal nostro Sodalizio.

☞ *Si fa un cenno dei libri spediti in doppio esemplare; si annunciano semplicemente quelli spediti in un solo esemplare.* ☜

Ercole Bassi, *La Valtellina, guida turistica illustrata;* Sondrio, Soc. Tipo-Lit. Valtellinese, 1908 (pag. 262; L. 3).

Non mancavano guide della Valtellina; e una guida ampia e completa della vasta regione si desidera pur sempre; ma un ampio e pregevolissimo contributo ad essa è senza dubbio questa nuova opera del dott. Ercole Bassi, che all'illustrazione della sua valle dedicò ancora una volta la sua coltura ed il suo ingegno, coadiuvato questa volta dai suoi due bravi figliuoli Camillo ed Emilio. Un po' scarso (e di proposito, per non ripetere quanto già esiste) nella parte alpinistica, la guida è abbondante nella parte artistica, ed assai accurata nel ricordare e descrivere i numerosi tesori d'arte di cui è ricca la Valtellina. Nelle indicazioni stradali l'autore, che del nostro sodalizio è vecchio e fedele socio, si riferisce alle guide del Touring. La guida è adorna di ben 200 incisioni (quasi tutte nitidamente stampate e moltissime riprodotte da fotografie originali) e di una carta a quattro colori.

Anna Moroni Parken, *Emigranti; quattro anni al Canadà; Seconda edizione;* A. Solmi, Milano, 1907 (pag. 144; lire 2).

E' un interessante racconto delle avventure d'una famiglia europea trasferitasi nel Canadà; e con un intreccio interessante, e descrizioni efficaci, serve a dare un'idea suggestiva della vita avventurosa dei coloni nelle immense fertili pianure e nelle folte foreste del Canadà.

Carlo Guidi, *Il Manuale della Caccia;* Perugia, Santucci (pag. 326; prezzo L. 4; per i soci del Touring che si rivolgono direttamente al'autore alla procura generale di Aquila, L. 2).

Il volume contiene tutte le leggi, regolamenti ed istruzioni in materia di caccia, e tutte le massime di giurisprudenza, comprese quelle sulle leggi fiscali sul reato di caccia in fondo altrui.

G. Bertero e C., *Dizionario dei comuni e frazioni di comune;* Roma, Giovanni Bertero e C., 1907 (pag. 240, L. 6).

E' questo un utilissimo catalogo alfabetico non solo dei comuni, ma anche di tutte le frazioni di comune, secondo il censimento generale della popolazione al 10 febbraio 1901, e tenuto conto delle variazioni di nome, di territorio e di dipendenza amministrativa accertate sino al 31 dicembre 1906. L'elenco fu riveduto dal cav. L. Grimoldi-Casta, capo ufficio alla Direzione generale della Statistica del Regno

James Bennet, *L'Arte della Réclame;* Torino, Renzo Streglio, 1907 (pag. 126; L. 2).

L'America, come tutti sanno, è maestra nella *réclame;* e su essa il distinto scrittore James Bennet ha scritto il libro (di cui questa è la traduzione italiana), che sarà di grande giovamento a tutti coloro che intendono valersi in qualsiasi guisa e per qualsivoglia motivo della pubblicità.

Rodolfo Namias, *Manuale pratico e ricettario di fotografia;* Milano, Ed. del periodico *Il Progresso Fotografico,* 1907 (pag. 510; L. 4).

Questo grosso ed interessante volume contiene una descrizione completa di tutti i processi fotografici oggi in uso. Questa nuova edizione del ben noto manuale è adorna di 118 figure intercalate nel testo e di 32 illustrazioni tirate su tavole fuori testo. E' un libro necessario tanto ai professionisti che ai dilettanti.

Le Dolomiti Meridionali.

Si propone di chiamare col nome di *Dolomiti Meridionali* (quantunque una tale denominazione non sia ancora onorevolmente usata dai geografi e dai turisti) quello che è più comunemente noto col nome di *Gruppo Lesini - Curva Dodici*, e che contiene il vasto, interessante e svariato tratto delle Prealpi Venete - Trentine limitato a nord dal Fersina e dal Brenta, ad est dal Brenta, a sud dalla pianura vicentina, ad ovest dall'Adige fra Verona e Trento.

Di questa regione la *Sezione di Schio del C. A. I.* pubblicò in questi giorni una bella carta al 75 000, con notevoli e numerose correzioni sulle carte militari italiane ed austriache alla stessa scala, e con aggiunte numerose ed opportune.

La carta è messa in vendita al prezzo di L. 5.

Le Provincie d'Italia.

La ditta G. B. Paravia e C. ci favorì per la nostra biblioteca la raccolta della sua interessante pubblicazione: *Le Provincie d'Italia*, illustrate sotto l'aspetto geografico e storico. Sono altrettanti volumetti nitidi e graziosi, quante sono le provincie d'Italia, ricchi d'illustrazioni e carte, e contenenti la descrizione accurata di ciascuna provincia, sotto l'aspetto geografico, politico, storico, con dati statistici, enumerazione delle cose più interessanti, cenni sugli uomini illustri. Ogni volumetto costa cent. 50; i volumetti doppî (Torino e Genova) L. 1.

Giovanni Zanetti, *Nuovissima pianta della città di Venezia;* Venezia, Zanetti, 1907.

L'editore Giovanni Zanetti di Venezia ha pubblicato una nuova pianta della magica città, a tre colori, alla scala 1:8000.

ATTRAVERSO L'ITALIA

La prima edizione di quest'opera assolutamente originale che illustra nelle loro bellezze artistiche e naturali tutte le regioni italiane è stata rapidamente esaurita, ed il Touring ha curato testè una seconda ristampa.

Saranno 31 fascicoli (di cui sono già pronti 21) stampati su carta americana finissima, adorni di ben duemila fotografie di quadri, vedute, monumenti, costumi, ecc. e con testo illustrativo di Ottone Brentari: i fascicoli potranno essere rilegati e formare un bellissimo album.

L'opera sarà posta in vendita completa ai soci a L. 26 franco di porto.

Indirizzare le sottoscrizioni alla sede del Touring Club Italiano — Milano, Via Monte Napoleone, 14.

Regioni e città trattate nei 31 fascicoli:

Fascicolo 1° e 2° Venezia, 3° Venezia-Treviso, 4° Padova-Vicenza-Verona, 5° Lago di Garda-BresciaLago di Como-Lago Maggiore, 6° Milano, 7° Milano-Pavia-Novara-Aosta, 8° Aosta-Torino-Bordighera Susa-Ospedaletti-San Remo-Porto Maurizio-Albenga, 9° Genova-Nervi-Quarto-S. Margherita-Piacenza-Cremona-Parma, 10° Ferrara-Modena-Bologna-Mantova-Parma, 11° Bologna-Ravenna-Rimini-Ancona-Assisi, 12° Perugia-Urbino-Arezzo-Cortona-Siena, 13° e 14° Firenze, 15° Firenze-Fiesole-Chianti-Pistoia-Prato-Monte Oliveto, 16° Pistoia-Lucca-Pisa, 17° Orvieto-Spoleto-Todi-Viterbo-Narni-S. Gimignano, 18° Viterbo-Roma, 19°, 20°, 21° e 22° Roma, 23° Roma-Tivoli, 24° Tivoli-Vicovaro-Frascati Gaeta-Carpineto Ostia Antica-Montecassino-Caserta, 25° Benevento-Napoli, 26° e 27° Napoli, 28° Pompei-Sorrento-Capri-Pozzuoli, 29° Sorrento-Capri-Isola d'Ischia-Amalfi-Salerno-Pesto-Messina, 30° Taormina-Palermo-Monreale-Girgenti-Catania-Siracusa, 31° Cagliari-Sassari-Trento-Riva-Ala-Levico-Trento Capo d'Istria-Gorizia-Pola.

Responsabilità per investimento automobilistico.

Il Tribunale di Monza ha pronunziato la sentenza 9 Agosto 1907 che ha una notevole importanza per ciò che riflette la responsabilità degli automobilisti in conseguenza d'investimento.

Eccone la parte principale:

Il Pretore si fece carico anzitutto, vagliando diligentemente i risultati delle prove testimoniali *hinc inde* offerti dalle parti, di stabilire che effettivamente fu l'automobile del Meda quello che, a dire della Parodi, sarebbe stato cagione dell'infortunio, e di suoi riflessi sono così giustamente basati alle risultanze di fatto che il Collegio riportandosi agli stessi si dispensa dallo spendere molte parole al riguardo.

Difatti come sarebbe stato possibile che gli agenti daziarii avessero potuto fermare l'automobile del Meda, se non gli fossero stati telefonati dalle persone che trovavansi nel carretto insieme alla Parodi, i contrassegni dell'automobile stesso e il fatto anche più saliente che il Meda non fece subito contestazioni al riguardo, mostrandosi anzi disposto a scendere a trattative di conciliazione colla Parodi. D'altra parte, a togliere ogni dubbiezza sta il fatto che fu al Meda elevata contravvenzione dagli agenti municipali di S. Remo e che lo stesso subì il procedimento penale istruttorio di cui si disse in narrativa ed in entrambe le procedure non si accenna che venisse sollevato questione sull'identità del Meda come colui che in quella circostanza guidava quell'automobile, come esplicitamente dichiara la Parodi.

Ma se su ciò non è più possibile ulteriormente discutere, altrettanto non è a dirsi su quello che forma il vero punto di questione nella fattispecie e cioè se veramente gli elementi di causa abbiano formato una prova sicura e tranquillante per accertare che il Meda abbia avuto in qualsiasi modo colpa nell'evento sinistro sofferto dalla Parodi e la conseguente sua responsabilità di risarcire i danni alla stessa. Il primo giudice credette senz'altro di aver raggiunto questa prova basandosi al deposto di testi, i quali avrebbero asserito che il Meda correva velocemente col suo automobile e che non ebbe ad arrestarsi ai gridi ed ai segni fattigli colle mani dalle persone che trovavansi assieme alla Parodi nel carretto. Ora, avverte il Collegio che ciò facendo il Pretore cadde in evidente errore, perchè omise di vagliare tutti i risultati che l'istruttoria gli aveva posto davanti e non si fece carico delle produzioni fatte al Meda che certo per la decisione della causa avevano un carattere di capitale importanza. Infatti e dal certificato del sindaco e dalla ordinanza emessa dal giudice istruttore di San Remo — risulta — che il Meda non correva velocemente, ma che il suo *automobile era contenuto nei limiti della regolarità* e nella ordinanza del magistrato inquirente si va più in là ed esplicitamente si dichiara che il fatto non si può ascrivere a colpa dell'imputato, ma è dovuto all'imbizzarrirsi della mula che trainava il carro.

E' poi notevole il riflesso che il magistrato addivenne a quella pronuncia in base a quelle stesse testimonianze che furono risentite nel giudizio civile, dopo non breve trascorso di tempo.

Ora pur ritenendo che l'ordinanza del giudice istruttore nella sua portata non può far stato *erga omnes*, non avendo quel carattere di irrevocabilità che l'art. 604 Codice Procedura Penale imprime alle ordinanze, e volendosi pure accedere al concetto espresso dal Pretore che non possa essere divietato alla Parodi di far valere in questa sede di fronte al Meda la colpa civile che è di per sè distinta e non può immedesimarsi con quella penale, ognuno vede però come sarebbe ingiusto che non si dovesse di questi elementi tener conto per la decisione della presente causa, formando i motivi addotti dal magistrato penale presunzione a favore dell'assunto del Meda. Inoltre il Pretore non avrebbe dovuto adagiarsi unicamente al deposto dei testi che non offrono seria attendibilità, dacchè sono gli stessi testi che sentiti in giudizio penale hanno del fatto dato versione che condusse il magistrato ad una dichiara di non luogo a procedere.

Devesi conseguentemente ritenere che l'evento sinistro e cioè il sobbalzo del carretto che urtò contro un paracarro e fece cadere la Parodi travolgendola sotto le ruote, non può essere messo in relazione coll'operato del Meda dal momento che non solo non è provato, ma è escluso che corresse a corsa veloce e non è altrimenti provato che esso vedesse i segnali di arresto. E dato pure che questi segnali potessero essere visti è importante notare che la legge di polizia stradale non fa obbligo agli automobilisti di fermarsi, ma semplicemente di rallentare la corsa.

Per tutto quanto si è detto avvisa il Collegio che siano da accogliersi senz'altro le conclusioni del Meda in quanto chiede di essere assolto dalle domande intentategli dalla Parodi, domanda questa che il Meda ha sempre formulato in prime cure, come in questo giudizio d'appello.

Ritenuto in quanto alle spese che l'indole della causa consiglia che siano compensate fra le parti sia quelle di questo giudizio che quelle vertite avanti il Pretore.

P. Q. M. In riforma della sentenza del Pretore di Monza del cui appello si tratta, assolve il Meda dalle domande tutte formulate dalla Parodi, compensa fra le parti le spese del giudizio vertite avanti il Pretore e quelle di questo giudizio d'appello, dimediate pure fra le parti stesse le spese della presente sentenza.

Con questa sentenza il Tribunale di Monza ha riformata la sentenza del Pretore di quella città, da noi riferita nell'ultimo numero della *Rivista*.

Dobbiamo però fare una breve postilla.

La riforma — come si vede — deriva dalla diversa valutazione delle prove, che il Tribunale ha creduto di fare in confronto del pretore. E ciò non ha grande valore per noi, in quanto che i giudizi assunti da una indagine testimoniale — sempre per sua natura molto incerta — possono variare con una certa facilità.

Ciò che a noi premeva e preme tuttora è rappresentato invece dalle massime di diritto ritenute dal Pretore, massime alle quali in sostanza anche il Tribunale ha fatto omaggio.

Continuiamo quindi a tenere il caso di cui noi ci occupiamo — sia pure con la sua varia vicenda di giudicati — siccome un caso da cui si possono desumere esatti criteri per giudicare della responsabilità degli automobilisti.

a. b. b.

Le targhe del Touring.

Le targhe a ventola che il Touring somministra ai conduttori di alberghi e garages, fornitori di benzina, lubrificanti, ecc. (i quali si obbligano di prestare servizi a prezzi di favore stabiliti e fornire merci garantite) diedero luogo a contravvenzione del comune di Milano.

La Ditta dei Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero nostra affiliata, e che aveva esposta la targa coll'indicazione « Garage » fu la prima a subire tale contravvenzione in base al regolamento municipale che sembrava contrario.

Della cosa però ebbe ad interessarsi direttamente il Touring, il quale sostenne l'insussistenza della contravvenzione, asserendo come si debba riconoscere che le targhe hanno funzione di pubblico servizio. Tale considerazione fu accolta e, risolvendosi la vertenza in via amministrativa, fu implicitamente riconosciuta con deliberazione dell'assessore del riparto competente che dichiarò per tale motivo insussistente la contravvenzione.

La decisione del resto si concilia col parere espresso nel decorso anno dal Consiglio di Stato, il quale, su richiesta del Ministero delle Poste e Telegrafi, riconobbe parimente che i servizi prestati dal Touring rivestono il carattere di pubblica utilità.

Ci auguriamo intanto che la deliberazione del Comune di Milano trovi eco in tutti i Comuni del Regno e sia da essi accolto in massima il principio che l'ha motivata.

Comunicati e notizie del Touring

La Direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso fra le altre le seguenti deliberazioni:

MANIFESTAZIONE DI PIACENZA 1908. — Si prende atto della lettera del Capo Console di Venezia, Conte Piero Foscari, in merito alla progettata manifestazione motonautica sul Po all'epoca del Convegno di Piacenza 1908. Si delibera di proseguire negli studi per l'organizzazione.

L. I. A. T. — Si prende atto delle comunicazioni del Bureau Central della L. I. A. T. in merito alle osservazioni fatte dal Touring ad alcuni voti, e precisamente ai voti 8 e 9 del Congresso di Monaco.

L'osservazione del Touring Club Italiano al voto VIII, (riguardande la generale adozione per parte delle Associazioni turistiche dei tipi di segnalazione approvati nei precedenti congressi) osservazione che si riassume nell'invito del Touring Club Italiano ad adottare senz' altro i tipi di cartelli indicatori predisposti dal nostro Sodalizio, formerà oggetto di tema e di discussione al prossimo Congresso 1908 di Stoccolma.

Per quello che riguarda l'osservazione al voto XI, il Bureau Central aderisce alla proposta di studiare un tipo di cartello segnalatore di strada interrotta, veramente pratico e di intelligibilità internazionale. A questo scopo la Direzione manda all'Ufficio di inviare il tipo già approvato dal Touring, con proposta di adozione per parte degli Enti di tutti gli altri paesi.

TARGHE AFFILIAMENTO ALBERGHI. — Si approvano i nuovi tipi di targa affiliamento alberghi, bianco, rosso e verde in ferro smaltato, proposti dall' Ufficio in sostituzione delle vecchie targhe di metallo verniciato che si sono mostrate inadatte allo scopo.

ESPOSIZIONE TARGHE DEL TOURING. — La Direzione Generale prende atto con soddisfazione del recente deliberato del Municipio di Milano per il quale è data facoltà di esporre le targhe del Touring, a ventola (sporgenti dal muro) riconoscendo al Sodalizio la funzione di Ente di pubblica utilità ed alle targhe il carattere di servizio pubblico: questo ad eccezione della regola vigente che vieta l'esposizione di targhe a ventola. La Direzione esprime parole di viva riconoscenza per il Capo Console Generale Comm. Candiani, che si è particolarmente interessato della cosa e manda pertanto a fare una domanda in via formale perchè tale deliberazione presa in un caso speciale di contravvenzione imposta ad un espositore di targhe, sia assunta come via di massima, dopo di che si manda all'Ufficio di dar diffusione all'importante deliberato per ovviare che analoghi inconvenienti abbiano a ripetersi con limitazioni o restrizioni all'applicazione di targhe a ventola del Touring Club Italiano.

CONSOLATO DI VERONA. — La Direzione prende atto con vivo compiacimento dell' avvenuta nomina del Capo Console Bellini Carnesali a Sindaco di Verona.

CONSOLATO DI PIENZA. — Su proposta del Direttore Generale si nomina a Console di Pienza il Conte Piccolomini della Triana in segno di gradimento per la signorile ospitalità offerta alla Direzione e per l'interessamento che esso porta al Touring in una località molto frequentata dai turisti.

CONCORSO MACCHINE STRADALI DELLA PROVINCIA DI TORINO. — In occasione del Concorso per macchine stradali della Deputazione Provinciale di Torino si manda ad offrire in nome del Touring Club Italiano, la cui partecipazione è stata ufficialmente richiesta, una medaglia d'oro da destinare come premio. In pari tempo si prende atto dell'invito di nominare un delegato del Touring in seno alla Commissione, nella persona del Presidente della Commissione Strade, Cav. Ing. Francesco Pugno.

CARTELLI INDICATORI DI CONFINE. — Si approva la proposta avanzata anche a nome del Console di Roma, Avv. Bonardi, di istituire un cartello indicatore di confine, per dotarne tutte le strade italiane al loro confine coll'estero in corrispondenza agli altri cartelli che gli stati esteri hanno diffuso sulla continuazione delle strade nel loro territorio.

Si manda all'Ufficio di eseguire alcuni tipi del cartello proposto.

RAID PECHINO-PARIGI. — Si destina una medaglia d'oro, con dedica, al socio Dott. Edgardo Longoni che ha preso parte al Raid Automobilistico Pechino-Parigi.

Il Convegno del Consolato Veneto del Touring Club a Venezia.

La bella proposta del capo-console del Touring Club di Venezia, conte Piero Foscari, di riunire a Convegno tutti i consoli della regione per un fraterno scambio di idee circa un programma da svolgersi per stabilire legami sempre più stretti fra i soci, ebbe esito veramente superiore alle più rosee aspettative.

Difatti aderirono all'invito cortese ed intervennero all'adunanza i signori: Eugerio Giuseppe di Vittorio, Colpi Francesco di Marostica, Giauna M. U. di S. Vito d'Asolo, Giulio Piovan di Vicenza, Ghirardi Giulio di Mirano, Albuzio nob. Antonio di Zero Branco, Italo Salvetti di Mortigliano (Udine), De Toffoli Menin di Soligo, Conte Conestabile di Scorzè, G. B. Caliari di Albaredo d'Adige, avv. Carlo Prandstraller di Noale, Oscari Fioravante di Breganze, dott. Attilio Prosdocimo di Meduna di Livenza, Bortoluzzi Vincenzo di Motta di Livenza, avv. Carlo Valle di Tregnago, Orsolato dott. Gio. di Padova, Travaglia Annibale di Mira, Lanza Tullio di Treviso, Lanfut Vincenzo di Spilimbergo, Vernine Ernesto di Monfalcone, Cittante Antonio di Udine, Mauri Giulio di Schio; i rappresentanti, ed i signori Ruzier Francesco e dott. Manzutto di Trieste, Guido Larcher e G. Moncher di Trento, Achille Isnenghi di Riva sul Garda, ed infine i membri del Consolato Veneziano conte Piero Foscari, Gio. Arduini, Giovanni Vaerini, M. Pardelli, G. Zanetti, l'infaticabile segretario.

L'ampia sala superiore del Restaurant Bauer accoglie, il 22 settembre, la simpatica comitiva. La seduta è aperta alle ore 15 con un felice discorso del conte Foscari, il quale dopo rivolto un caldo saluto agli intervenuti espone le ragioni del Convegno: « Nessun programma — egli dice — è stabilito, nessun tema è da svolgere; ognuno esprima le sue idee sul come abbia da esplicarsi l'attività dell'Associazione nei riguardi della regione Veneta, nella sua completa espressione geografica ».

Il Foscari vorrebbe che il Consolato Veneziano favorisse il turismo marittimo; e come promette di dare tutto il suo appoggio alle iniziative che saranno per promuovere i consoli dei paesi di terraferma, vorrebbe che questi facessero altrettanto caldeggiando le iniziative future del Consolato di Venezia. Ricorda il brillante esito della gita nell'Istria compiuta nello scorso giugno, ed annuncia che è allo studio una nuova gita per la Dalmazia, il Montenegro e l'Albania fino a Corfù, gita che dovrebbe aver luogo nell'agosto dell'anno ventnro.

Il console di Trieste signor. Ruzier, ringrazia dell'accoglienza cortese, e a nome di Trieste plaude ed appoggia l'iniziativa certo di essere interprete dei suoi concittadini.

Larcher, console di Trento e presidente della Società Alpinisti Tridentini, annuncia che nel prossimo anno questa Associazione, dando splendido esempio di vitalità, inaugurerà sei rifugi alpini. In tale occasione egli amerebbe tenere un grande Convegno in Trento al quale interverrebbero i soci del Veneto e della Lombardia. Allo scopo di preparare degnamente così importante avvenimento egli reputa necessaria una intesa

fra i consoli per organizzare una azione comune di propaganda. Invita perciò tutti i presenti ad una riunione da tenersi in Trento verso la fine dell'anno per concretare ogni particolare.

La proposta accoglie il plauso generale.

E' degna di nota poi una importante comunicazione dell'avv. Cornoldi, presidente della Ciclisti Veneziani sui Convegni ciclistici, i quali si indicono con una facilità straordinaria, mentre manca qualche volta agli organizzatori ogni idea del modo col quale la cosa vada trattata. Avvenne anche il caso che fossero promessi dei premi che poi si fanno aspettare degli anni, si fanno pagare delle tasse d'iscrizione addirittura esorbitanti, non si mantengono sempre le fatte promesse. E poichè gran parte di tali Convegni si tiene sotto l'egida protettrice e rispettata del Touring Club, l'avv. Cornoldi propone, e l'assemblea approva, di inviare una raccomandazione alla Direzione generale affinchè conceda il suo patrocinio al massimo a due Convegni annui per ogni regione, e semprechè del Comitato organizzatore facciano parte i consoli della regione interessata.

Sono accolte pure con manifesta approvazione le comunicazioni del dott Manzutto circa le tabelle che portano iscrizioni non italiane Una circolare del ministro Rava impone ai Comuni di curare a che le tabelle esposte portino come principale iscrizione quella italiana: tale ordine, osserva il prof. Manzutto, non viene quasi mai rispettata, e cita il lago di Garda dove ad ogni momento vi imbattete in iscrizioni tedesche. A Desenzano i nomi delle strade sono scritti in italiano ed in tedesco!!! Invita il Consolato del Touring a lottare con tutte le forze per far cessare simile sconcio.

A tale proposito il signor Isnenghi osserva che la stazione di Venezia rilascia dei biglietti per Trieste sui quali è scritto: *Venezia-Triest*. Egli pure prega il Consolato di interessare la Direzione Compartimentale di Venezia e la Direzione Generale delle Ferrovie a provvedere affinchè il nome di Trieste sia scritto in italiano, tanto più che tale dizione è ammessa anche dal repertorio ufficiale austriaco.

Dopo trattati altri argomenti di minor importanza ed inviati i telegrammi che più sotto riproduciamo, il Convegno si sciolse lasciando in ognuna grata impressione per la cordialità della riunione e per la praticità delle proposte discusse.

Ecco i telegrammi spediti:

Johnson - Touring - Milano

Cinquanta consoli nostra regione prima volta oggi riuniti presso eterna Metropoli Veneto inviano mio mezzo affettuoso saluto infaticabile Duce augurandosi averlo fra loro 2. Convegno indetto Trento prossimo inverno.

Foscari.

Candiani - Touring - Milano

Consoli intera regione Veneta inviano cordiali saluti al loro generale promettendo intensificare fervida collaborazione incremento patriottico sodalizio.

Foscari.

Alle ore 19 nel salone dello Stabilimento Bagni, attorno alle tavole riccamente adorne di fiori e scintillanti per le argenterie ed i cristalli, si radunarono i congressisti per chiudere lietamente il geniale Convegno. Allo *champagne* parlarono applauditissimi il conte Foscari, l'avv. Cornoldi, il dott. Manzutto, e il ragioniere Larcher, tutti facendo vibrare fortemente la nota patriottica ed inneggiando al sentimento di nazionalità che è il caposaldo del programma del Touring.

I saluti non furono di addio, ma di arrivederci presto a Trento.

Per il miglioramento degli Alberghi.

Una viva raccomandazione.

rivolge la Direzione ai Consoli che ancora non hanno risposto alla circolare diramata relativa al Miglioramento Alberghi.

Tra breve si riunirà la Commissione per esaminare il materiale raccolto a seguito dell'inchiesta: è quindi del maggior interesse che tale materiale risulti quanto possibile completo, se si vuole che il lavoro della Commissione possa realmente basarsi sulla risultante di tutti i bisogni, di tutte le aspirazioni.

I Consoli, per ora, nell'effettuare l'inchiesta, devono preoccuparsi di rispondere a due quesiti:

In quali condizioni di igiene, di comfort, di moderni impianti si trovano gli alberghi?

Si dimostra l'albergatore disposto ad introdurre i miglioramenti riassunti nell'opuscolo Il Touring agli Albergatori?

La Commissione desidera di agire presto ed energicamente: sono a sua disposizione dei mezzi efficaci di propaganda e di persuasione per ottenere l'attuazione del suo programma, ma è proprio necessario che pure tutti i Consoli prendano vivo interesse alla cosa, ed avviino d'urgenza le pratiche per le quali è stato richiesto il loro prezioso concorso.

Il problema del miglioramento degli alberghi, — specie ultimamente — ha assunto una importanza, un interesse nazionale, ed il Touring, che si è avviato risolutamente su una strada di provvedimenti pratici e radicali in argomento, desidera approfittare della imminente stagione invernale per condurre con sollecitudine e con energia le pratiche cogli alberghi, — di modo che il risultato del suo lavoro di propaganda abbia un riscontro nella pubblicazione ufficiale del Sodalizio: nell'*Annuario* 1908.

***

L'inchiesta Consolare — parliamo dei Consoli che hanno risposto, e costituiscono la maggioranza — è stata oltremodo istruttiva: perchè oltre che procurare i dati locali, necessarî alla Commissione, — ha dato luogo ad una quantità di proposte — moltissime veramente pratiche ed opportune — delle quali si occuperà prossimamente la Commissione.

Non mancano coloro che propongono dei provvedimenti... eroici, — che se da una parte si rendono difficilmente attuabili, — atteso il carattere amichevole e persuasivo che la Commissione vuole dare alla sua azione — dall'altra possono dare un'idea del profondo disagio che a regioni intere è causato dalle deplorevoli condizioni in cui sono lasciati gli alberghi. V'è chi propone dei provvedimenti legislativi, in nome della decenza e dell'igiene: v'è chi propone addirittura la pubblicazione di speciali tavole — come chiamarle? — di denuncia, che valgano a bollare irrimediabilmente gli albergatori ostinati, medioevali, in modo che il viaggiatore si guardi bene dall'avere contatto con essi: qualche cosa come le croci segnate col gesso sulle porte delle case infette, a Milano, quando c'era la peste, o come i segni particolari che, dicono, facciano i mendicanti là dove assolutamente non c'è nulla da sperare, perchè i colleghi sappiano regolarsi.

No: il Touring non vuole la morte dell'albergatore restìo: ma che viva... e si trasformi. Mezzi persuasivi non mancano al Touring per indurlo a trasformare gli impianti deficienti: ma se le promesse, le distinzioni, gli argomenti più convincenti non bastassero, — sarebbe sufficiente che soltanto una parte degli albergatori della località aderisse ai concetti del Touring, per sospingerlo, per obbligarlo, sotto la sferza della concorrenza, a mettere pure il suo albergo nelle volute condizioni di decenza e di igiene.

« Perchè tenete la vostra locanda così sporca? » domandavamo ad un albergatore... tipo.

« Mah! cosa vuole? viene così poca gente da queste parti! »

« Benissimo: ma sapete perchè viene così poca gente? appunto perchè avete un albergo così sporco! »

L'albergatore... tipo, di solito, si stringe nelle spalle. Ma aspettate: quando esso vedrà che l'albergo vicino, che l'albergo concorrente, per il fatto dei miglioramenti introdotti sarà sempre affollato, — e che più, nessuno verrà da lui, allora... allora, o chiuderà, e sarà tanto di guadagnato per il decoro e l'igiene, — o si modificherà come avrà fatto l'altro, e sarà meglio.

***

Questo abbiamo detto per ribadire il concetto già espresso nella circolare: non occorre che il Console scemi l'intensità della sua propaganda con una azione generale esercitata presso *tutti* gli alberghi della località nella quale risiede: ma è assai meglio che avvii poche pratiche — purchè le segua costantemente — presso quegli albergatori che conosce personalmente, o che a suo giudizio sono più moderni, più larghi di vedute e più propensi ad accogliere le idee del Touring.

Al resto, a generalizzare i miglioramenti, provvederà l'esempio e lo stimolo dell'interesse. Perchè quando il Touring dirà ai suoi sessantamila soci — e sono precisamente quelli che viaggiano, che si muovono, che vanno negli alberghi: Badate: se passerete da *X* rivolgetevi all'Albergo Tal dei Tali — questo significherà che l'albergo annunciato è veramente degno di essere raccomandato, in confronto agli altri.

Pagamento della quota annuale 1908.

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota 1908 che è di L. 6 *per i soci residenti in Italia e di L. 8 per quelli dimoranti all'estero,* per rendere così più facili le registrazioni relative.

Indirizzare al Touring Club Italiano - Milano, via Monte Napoleone, 14, cartolina-vaglia con indicazioni molto chiare del nome, cognome, indirizzo, numero di tessera e leggenda sul tagliando: **per quota 1908**.

***

Il Consiglio Direttivo, nutre poi fiducia che saranno parecchi, anche nel 1908, i soci che prendendo occasione del rinnovo della quota domanderanno di passare nella categoria dei vitalizi o dei quinquennali (1908-1912).

Questi oltre a rendersi benemeriti dell'associazione a cui agevolano il compimento delle numerose importanti iniziative in corso ed assicurano l'assunzione di quelle progettate, risparmiano tutte le noie derivanti dal pagamento annuale delle quote, della rinnovazione della tessera ecc. ecc. assicurandosi senz'altro le pubblicazioni che il Touring in avvenire od entro cinque anni sarà per distribuire ai suoi soci.

Soci vitalizi.

Ricordiamo che il socio annuale può diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel regno, o nelle L. 125 dovute se egli risiede all'estero, **sino a due annualità precedentemente pagate**, o calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

Il socio vitalizio ha diritto allo speciale distintivo riservato ai soci di tale categoria.

I soci a pagamento quinquennale.

Anticipano il versamento di cinque annualità. L. 30 per i residenti in Italia; L. 40 per i residenti all'estero. Tale inscrizione dà diritto a ricevere gratuitamente lo speciale artistico distintivo.

Memento ai soci che cambiano di domicilio.

Poichè prevediamo che nel corrente mese e nel successivo novembre saranno parecchi i soci che cambiano domicilio, ricordiamo gl'interessati di volerci notificare per tempo il nuovo indirizzo affinchè ivi vengano inoltrate le pubblicazioni periodiche in corso di spedizione. Avvertiamo che in caso di ritardo nel comunicarci detto cambio, per il ricevimento delle pubblicazioni stesse, i soci ne dovranno dare avviso all'antico domicilio.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni 1907.

A quei soci che chiedono ragione dello stato di distribuzione delle pubblicazioni destinate gratuitamente ai soci del 1907 serva la seguente dimostrazione:

1° Rivista (dal mese d'inscrizione).

2° L'Annuario generale 1907 (distribuito).

3° Carta d'Italia del T. C. I. - 8 fogli sono finora nelle mani dei soci 1907, i fogli di Civitavecchia, Frosinone, Roma e Napoli. Entro il mese di dicembre saranno pronti e distribuiti 4 fogli e cioè: Brescia, Livorno, Pisa e Bologna, Firenze. - NB. I primi quattro fogli: Torino, Milano, Venezia, Genova, destinati ai soci 1906 sono in vendita al prezzo di L. 2,20 franco di porto.

4° Profili, itinerari illustrati, sono in preparazione e saranno pure pronti se nessuna difficoltà interverrà a protrarre la pubblicazione entro il dicembre p. v.

Tessera Speciale per il passaggio alla Frontiera Austriaca.

Tra le varie iniziative del Touring Club Italiano merita di essere segnalata quella intesa a dirimere le difficoltà di passaggio alle frontiere di ciclisti, motociclisti ed automobilisti.

A tale scopo esso ebbe a presentare nei vari Congressi dell'automobilismo e della L. I. A. T. proposte concrete che accettate ed appoggiate dalle grandi Associazioni confederate, valsero ad ottenere quelle facilitazioni doganali tanto apprezzate dai nostri soci, e che sebbene non segnino ancora quella completa libertà di passaggio tanto vagheggiata, hanno però molto sollevato il turista da quelle noiose formalità burocratiche che spesso valevano a consigliarlo a non fissare come meta del proprio viaggio il di là del confine.

Soltanto l'Austria fu completamente estranea a concedere tale facilitazione, e malgrado le più vive istanze, caldeggiate da tutte le grandi Associazioni turistiche, inoltrate a mezzo del Touring Club e Automobile Club Austriaco, non volle riconoscere la tessera sociale come documento sufficiente a dimostrare la nazionalità del velocipede o del motociclo in esse descritto, nonchè lo scopo puramente turistico per il quale il veicolo si importa, e nemmeno concedere sotto determinate garanzie l'emissione del trittico per la temporanea importazione di automobili, ciò che gli altri Stati già da tempo concessero per meglio favorire il turismo internazionale.

Di fronte ai ripetuti dinieghi del Governo austriaco, il Touring Club Italiano cercò di rimediare nel miglior modo possibile a questo stato di cose e, com'è noto, dietro garanzia prestata dal suo ottimo capo console di Rovereto di fronte alla Direzione Compartimentale delle Dogane austriache di Innsbruck, otteneva che fosse riconosciuta limitatamente alle frontiere italo-austriache, la facoltà al Touring di emettere una tessera speciale valevole per la temporanea importazione in Austria di velocipedi, motocicli ed automobili, con esenzione di deposito.

Tale concessione, sebbene da principio corrispondesse alle esigenze del nostro Sodalizio, ora, dato il continuo sviluppo ed il sempre crescente numero di

soci del T. C. I. sparsi per ogni Nazione, per la restrizione a cui obbliga, di entrare cioè soltanto dalle frontiere italiane, e per la validità di un solo mese del recapito di prenotazione che con essa si ottiene, si è resa insufficiente.

Il Touring Club Italiano, visto anche ultimamente di nessun effetto i voti espressi nel Congresso della L. I. A. T. testè tenutosi a Monaco per ottenere anche dal Governo austriaco il trattamento di favore concesso dalle altre Nazioni, ha iniziato pratiche presso il Touring Club e l'Automobile Club Austriaco perchè dietro loro diretta garanzia sia concessa da parte del Governo austriaco l'emissione di una tessera speciale che valga ad importare velocipedi, motocicli ed automobili in Austria per qualsiasi frontiera, ed ancora che il termine di validità del recapito di prenotazione che viene rilasciato senza formalità di deposito dietro esibizione della tessera sia almeno portato da uno a tre mesi.

Abbiamo sin d'ora buon affidamento sull'esito di questa nostra causa e confidiamo che nel prossimo anno potremo segnare un nuovo passo nelle facilitazioni ai nostri associati.

Una concessione delle Dogane Spagnuole.

Anche il Governo Spagnuolo, che per il passato aveva sempre respinte le istanze inoltrategli dalle Associazioni turistiche alleate allo scopo di ottenere un trattamento di favore per la temporanea importazione di velocipedi, motocicli e automobili, è venuto a miglior consiglio.

Apprendiamo che quello Stato ha testè concesso sotto speciali garanzie, l'emissione di permessi che convalidano l'importazione temporanea di tali veicoli per il termine massimo di quattro mesi.

Il turista sarà così sollevato dalle dure formalità doganali ordinarie che nella Spagna, in confronto delle altre Nazioni, maggiormente si accentuano, massime per riavere la restituzione di quanto fu depositato all'atto dell'entrata del veicolo.

Ignorando le norme che regolano l'emissione e l'uso di tali permessi, non possiamo per ora dare maggiori notizie al riguardo. Tuttavia dell'argomento riparleremo a tempo opportuno, ed intanto la nostra Associazione sta facendo attive pratiche presso il Ministero delle dogane spagnuole perchè anche i nostri associati possano usufruire di questa facilitazione.

CONSOLATO.

SETTIMO ELENCO.

Capo Consoli.

Riva di Trento . . . . Isnenghi Achille.

Consoli.

Acquanegra sul Chiese . . . . Lodi Antonio.
Anzola dell'Emilia . . . . Baccholli Ing. G.useppe.
Aulla . . . . Chiappe Vincenzo.
Bazzano . . . . Muzzarelli D.r Attilio.
Benevag'enna . . . . Spinardi Clemonte.
Bologna - 5° Bersaglieri . . . . Salinardi Cap. Ernesto.
Buonconvento . . . . Capaccioli Peris.
Castelnuovo Magra . . . . Tosini Geom. Mario.
Cherasco . . . . Galli della Mantica conte Giuseppe.
Corteolona . . . . Cantù D.r Ettore.
Costigliole d'Asti . . . . Stella Domenico di Filippo.
Firenze - 28° Fanteria . . . . Radlinsky Giacomo.
Gattico . . . . Bacchetta Cav. Ing. Pietro,
Mezolombardo . . . . Reggla Emilio.
Porto Maurizio . . . . Rambaldi Avv. Giuseppe.
Quarona Sesia . . . . Zignone Michele.
Regia Nave *Napoli* . . . . Marchini Ten. Domenico.
» » *Vittorio Emanuele* . . . . . Cacace Cap. Adolfo.
Sansepolcro . . . . Bacci Sante.
Torino - 25° Faoteria . . . . De Stefanis Ten. Savino.
Viù . . . . Fino Giacomo.

Aggiunta all'Annuario 1907.

Elenco dei Consoli che non vi figurano riportati.

Agnono . . . . Tirono Pier Giuseppe.
Atri . . . . Cherubini Vinconzo.
Borgotaro. . . . . Bassi Edoardo.
Fordongianus . . . . Oppo Palmas Antonio.
Gonda . . . . Hortenoever M. A. I.
Meduna di Livenza . . . . . Prosdocimi cav. dott. Attilio.
Padova. . . . . Graziani conte Ettore (Capo Console).
» . . . . Ceccon Francesco.
S. Giovanni Lupatoto . . . . Steffenoni Luigi.
Turbigo . . . . Grassi Paolo.
Urago Mella . . . . Manziana avv. Giuseppe.

SEZIONE MEDICA.

SETTIMO ELENCO.

Medici.

Bazzano . . . . Dott. Attilio Muzzarelli.
S. Sebastiano Po . . . . Cavassa Dott. Francesco.
Vico Eqnense . . . . Scala Dott. Andrea.

CONSULENTI LEGALI.

SESTO ELENCO.

Biella . . . . Avv. Paolo Amosso.
Massa . . . . Bernieri Avv. Vittorio.
Sanremo . . . . Avv. Pianavia Vivaldi Carlenrico.

Soci quinquennali.

Anzil Geremia, Romans di Codroipo — Audax Podistico Italiano, Roma — Audisio Antonio, Vezza d'Alba — Benassi Icilio, Pisa — Bertolini Dante, Tione — Birarda Vittorio, Sedegliano — Cattani Luigi, Adria — Clerici Martino, Cassolnuovo — Crisci Costantino, Airola — Dall'Armi cav. uff. Tomaso, Susegana — D'Angelo Serafino, Avezzano — De Campo Luigi, Sedegliano — Egli Cario, Berna — FERRI PANIZZARI SOFIA, Milano — Ferrini avv. Carlo, Terranova — Frazzi Romeo, Cremona — Gaggioli dott. Carlo, Romagnano Sesia — Gagnoni prof. Enrico, Siena — Galletti avv. Francesco, Torino — Giambarini Antonio, Bergamo — Janka Sodani Martino, Milano — Morelli magg. Gregorio, Napoli — Patellani Giovanni, Milano — Pavese Attilio, Roma — Re Riccardi comm. Adolfo, Roma — Rota Giuseppe, Reggio Emilia — Ruggeri Giuseppe, Catania — Saranni Giovanni, Bisuschio — Sardotsch Paolo, Capo d'Istria — Sassoli Valerio, Bologna — Stanford George, Napoli — Vaccari cav. geom. Luigi, Valenza — Zanacchi Giuseppe, Milano.

TOTALE N. 4938.

Soci benemeriti.

Benctelio Attilio Emilio, Padova — Federici bar. Giuseppe, Posillipo — Ghiglione Wallio, Genova — Grea Luigi, Roma — Mattioli Aibino, Montecchio — Monetti ten. Camillo, Reggio Emilia — Paternò Torresi Antonio, Catania — Ripa rag. Alberto, Milano — Rosasco dott. Giacomo Giuseppe, Genova — Salton Luigi, Pinerolo — Spigo ten. Arturo, Avezzano — Stradi Egidio, Rubiera.

TOTALE N. 1298.

AFFILIAMENTI.

I. - Garages.

Lecco..............	Società degli Alberghi di Lecco	II	Categoria
Novi Ligure......	Agenzia Fornara	II	»
Trento	Enrico Mayr	II	»

II. - Meccanici.

Belluno............	Luigi Smaii	II Cat.	A. M. C.
Biella...............	Coda Zabetti Giuseppe	II ,,	M. C.
Cagliari............	Fratelli Del Corvo	II ,,	C.
Casale Monferrato	Ravasio Carlo	II ,,	A. M. C.
Occimiano..........	Fratelli Figazzolo fu Luigi	II ,,	A. M. C.
Zurigo.............	Erminio Campagnari	II ,,	A. M, C.

III. - Farmacisti.

Assisi............ Italo Francalancia.
Cannobio........... Felicioli Luigi.
Fontecchio......... Mancini Domenico.
Maiano........... Zuzzi dott. Enrico.
Marone.......... Giovanni Salvi.
Riva.............. Augusto Merlo.
Rogliano......... Giacinto Bendicenti.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 31 Agosto 1907.

Soci vitalizi (*)

BOLOGNA. Negroni Ugo. — **BRESCIA**, Società "Brixia Züst,,. — **GENOVA**, G. B. Figari; Parodi Emanuele Vittorio. — **GRAVINA**, Pellicciari Pasquale. — **HUNTINGTON**, Armour Ferguson Juliana. — **MILANO**, Boito comm. Arrigo; Pennè rag. Andrea; Züst Bruno. — **MIRA**, Mariacher cav. Michele. — **PISA**, Traxler Paolo. — **ROMA**, Del Drago d'Antuni Don Alfonso; Del Prete Lino. — **SHANGHAI**, Ambrogio Riva. — **SOMMA LOMBARDO**, Branca dott. Carlo. — **TIENTSIN**, Mazzoli Egidio; **TIMOLINE**, Pizzini Barone Edoardo. — **TORINO**, Chiantelassa Domenico; Chiantelassa Pietro; Spinola Carlo; Toscano Giacomo. — **VENEZIA**, Lovatelli Conte Max — **VILLAVERLA**, Trevisan Pierluigi — **VITERBO**. Afan de Rivera Costaguti Marchese Pietro.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — De Maestri ten. Alberto, Fossati ing. Pietro, Garavelli ten. Emilio, Lugano Ugo, Occella avv. Pio, Pastore Giancarlo.
Asti. — Simonelli Guido
Casalemonferrato — Gualino avv. Riccardo.
Costigliole d'Asti. — Frassati Mario, Tartaglino Giovanni.
Montaldo Scarampi. — Gianoglio Terenzio.
Murisengo. — Asinelli Biagio.
Occimiano. — Figazzolo Giuseppe.
Ovada. — Marin Roberto.
Ozzano Monferrato. — Dercgibus Anselmo.
Sale. — Calcaprina Giovanni.
S. Anna di Montiglio. — Giachino Angelo.
Villanova di Casalemonferrato. — Bonardi Guglielmo.
AQUILA. - *Fontecchio:* — Mancini Domenico.
Sulmona. — Innamorati Feliciano, Ramundo prof. Salvatore.
AREZZO. — Zaglio Pietro.
Cavriglia. — Viligiardi avv. Eliseo.
ASCOLI PICENO. — Baldovino Ugo, Celani Augusto, Chesi Afonso, Chesi Placido, Fiori Francesco, Galanti Nazzarono, Silvestri Eugenio.
Colli del Tronto. — Ascenzi Celsio.
Porto S. Giorgio. — Bonmartini nob. Giovanni.
AVELLINO. — Giancola ing. cav. Francesco.
Atripalda. — Pironti conte Vittorio.
Frigento. — Testa avv. Nicola.
Mirabella Eclano. — Sorrentini geom. Ercole.
S. Angelo Lombardi. — Capaldo on. comm. avv. Luigi, Fazio ten. Arturo, Sepe Francesco.
BARI. — Lattanzio Pasquale.
Barletta. — Pappalettere cav. nob. Ettore.
Canosa. — Gagliardi Pasquale.
Trani. — Di Donna Donato.
BELLUNO. — Avon Giuseppe, Prandi Virginio.
Fonzaso. — Quarisa ing. Giulio.
Longarone. — Bez Augusto Giulio.
Pieve di Cadore. — Masinielli Ferruccio.
S. Giustina. — Tostolini Giacinto.
BERGAMO. — Berizzi dott. Marco, Fantini Alberto, Remy Ferruccio.
Calolzio. — Acerboni Pietro.
Piazza Brembana. — Barpi Gaetano.
Romano di Lombardia. — Meazza Francesco.
Trescore Balneario. — Borelli Rodolfo.
BOLOGNA. —Barcucci geom. Ildebrando, Bolognesi Giovanni, Bosinelli geom. Raffaele, Calero Giuseppe, Colla Ercole, Gilardini Aldo, Majoli dott. Umberto, Marzelli L. Antonio, Minozzi Giovanni, Nobile ing. Fortunato, Radoni cav. Enea, Salinardi cap. Ernesto, Zambonelli Raffaele.
Budrio. — Salviati Giovanni.
Castelfranco. — Bergamini Angelo.
Crevalcore. — Bergonzini Carlo.
Galliera. — Bonora Albino.
Imola. — Ginnasi conte Flaminio.
Monterenzio. — Prati Battista.
S. Pietro Capofiume. — Tamburini Francesco.
BRESCIA. — Caversazio Alvise, Fenaroli nob. Giuseppe, Masperi avv. Francesco, Morotti Roberto, Palazzi Emilio.
Castrezzone. — Pedrali Marco.
Darfo. — Mauriès ing. Paolo.
Fasano. — Panecaldo Giustino.
Gardone Valtrompia. — Abeni dottor Lodovico.
Gavardo. — Brauer ing. Paul.
Marone. — Salvi Giovanni.
Rovato. — Fagioli Alfredo.
Salò. — ANGELINI CLARA, ANGELINI MARIA.
Seniga. — Bianchi Aroaldo, Zani Alessandro.
Tignale. — Bettanini Giov. Batta
Timoline. — Pizzini bar. Giulio.
Toscolano. — Locatelli Silvio.
CAGLIARI. — Ferrucci Arnaldo, Floris Frau Francesco, Scamuzzi Giuseppe.
Lanusei. — Casaccia Ottorino, Cavichioli Saffo, Ferrari geom. Antonio, Tempestini Adolfo.
Oristano. — Galasso Felice.
CALTANISSETTA. — Bernabò Carmelo.
CAMPOBASSO. — Salzano ing. Aniello.
CASERTA. - *Conca Campania.* — Nicastro dott. Emilio.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Nola. — Vercellana cav. Ezio.
CATANZARO. — Scorzu Luigi.
Guardavalle. — Scoleri Domenico.
Monteleone Calabro. — Castagna Pasquale, Mauri Mori nob. dott. Cesare, Raso ten. Alfredo.
Nicastro. — Paola Mario.
CHIETI. — Gastaldi geom. Giuseppe.
COMO. — Doloidi Bruno.
Bellano. — Buzzoni Roberto.
Caccivio. — Società Ciclistica «Itala».
Colico. — Polti Ezio. Venturoli Enea.
Introbio. — Migliavacca Luigi.
Laveno. — Fontana dott. Achille.
Lecco. — Redaelli ing. Ernesto, Salvemini Nicola, Società Alberghi di Lecco.
Missaglia. — Caversasio Filippo.
Moltrasio. — Varoni Paolo.
Mozzate. — Cortesi Carlo.
Maccagno per *Musignano.* — Baroggi Bolognini & Zaccheo.
Suello. — Conti Giuseppe.
Tremezzo. — Gandola Giovanni.
Valmadrera. — Gavazzi Emanuele.
Varano Borghi. — Soldati Luigi.
Varese. — Luini Gioacchino.
COSENZA. — Funari Fraschitto Mario.
Laino Borgo. — Ricca Leone.
CREMONA. — Croce Francesco, Mancini Ugo, Meazza ing. Arnaldo, Peretti cap. Alberto.
Crema. — Paiardi Oreste, Ragazzoni Erberto.
Pieve S Giacomo. — Soldi Francesco.
Pizzighettone. — Cavagnoli Luigi.
S. Maria della Croce. — Bianchessi Agostino.
CUNEO. — Banchiero Giuseppe, Grisero Leopoldo.
Alba. — Molineris Mario.
Andonno. — Rosso Giacomo.
Bernezzo. — Suporti Mario.
Fonano. — D'Alloisio ten. Alfredo.
Limone Piemonte. — Vannini Gino.
Cherasco per *Roreto.* — Panero Giovanni.
Venasca. — Renato Gaetano.
FERRARA. — Carta ten. Egidio, Marchi rag. Silvestro.
Pontelagoscuro. — Debarbieri Pietro.
S. Niccolò. — Dante Chiarello.
FIRENZE. — Bargagli Petrucci dott. Gino, Barsanti Roberto, Beretta ing. Giacomo, Cinti Aurelio, Dami Mario, Darecchio Alberto, Delle Piano Santi, Facdonelle Giuseppe, Gietti Ugo, Magnoni Antonio, Matellicani ten. Giuseppe, Mattioli Giuseppe, Obsner Rinaldo, PALLAVICINO marchesa EUGENIA, Panocchetti nobile cavalier col. Costanzo, Pinucci Vieri, Quentin Felice, Ricci Gino, Sodi prof. Alberto, Vernazzi Francesco.
Le Piastre. — Corsini Ferrante, Corsini Virgilio.
Marradi. — Bandini Odoardo.
Pistoia. — Carobbi Cesare, Dal Pino dott. Cino, Fanani Bottino, Landini ing. Landino, Mandorli Giuseppe, Mandorli Marsilio, Micheloni Marino, Moscardi Aristido, Pasquali avv. Alfredo, Spinelli Amedeo, Vannacci Aldo.
Rifredi. — Grignolio ing. Giacomo.
S. Marcello Pistoiese. — Ricci Giovanni.
Santa Croce sull'Arno. — Vanni Adolfo.
FOGGIA. - *Monte S. Angelo.* — Fisohetti Carmolo.
FORLI'. — Foderici avv. Umberto.
Morciano. — Porini Pietro.
Sant'Arcangelo. — Farmacia Congregaziono di Carità, Franchini dott. Achille, Gaudonzi dott. Lorenzo, Monnari dott. Salvatore.
GENOVA. — Agosti avv. Roberto, Bonati Eugenio, Benvenuto rag. Giuseppe, Borolli Giuseppe, Bottaro Giacomo, Canopa Enrico P., Cassottano Vittorio, Cattaneo Eugenio, Corvetto Salvatoro, Ghigliono G. B., Gnecco Luigi, Grasso Lorenzo, Grillo Ugo Pio, Lambruschini Domenico, Levi Filippo, Lovi Gino, Mallsardi Antonio, Marcenaro Luigi, Morando Innocenzo, Musso Luigi, Papa avv. Luigi, Parodi dott. Giovanni, Pellegrini avv. Architaldo, Piccaluga rag. Calisto, Pilotti Ferruccio, Piombino Alfredo, Rocca Angelo, Società Ginnastica «Victoria Sport» Tosotto Benodotto, Vernotta avv. Virgilio.
Alassio — Pietro Enrico, Vallega dr. Carlo.
Arcola. — Beretta Paolo.
Bolzaneto. — Parodi Luigi.
Camogli. — Olivari Vittorio.
Casarza Ligure. — Gardella Dario, Gardella Luigi, Rumi rag. Antonio, Salton Giovanni.
Castelnuovo Magra. — Tosini geom. Mario.
Chiavari. — De Lucchi Giuseppe, Rocca dott. Riccardo.
Pegli. — Ghigliotti Bartolomoo, Montano don Angelo.
Pietra Lavezzara. — Cotella sac. Francesco.
Pontedecimo. — Tagliavacche avv. Filippo Livio.
Quinto. — Gamba don Cesare.
Rapallo. — Gonnella Giuseppe.
Rivarolo. — Tagliavacche Leontino.
Sampierdarena. — Ferrari avv. Emilio, Lagorara Antonio, Parodi G. B.
Voltri. — Piccardo Alberto.
GROSSETO. — Gallarati rag. Mario.
Porto S. Stefano. — Tellini Gino.
LECCE. — Lopezy Royo Luigi.
LIVORNO. — Longi Eugenio, Ruelle Giovanni.
LUCCA. — Guidetti ten. Emilio.
Pescia. — Fontana Pompilio.
Viareggio. — Magrini Ugolino.
MANTOVA. — Barozzi Ettore, Colorni cav. ing. Camillo, Paini Eugenio, Puma ten. Giacomo, Vecchiotti Carlo.
Gonzaga. — BERTAZZONI LUISA.
Motteggiana. — Dall'Oglio Ugo.
Quingentole. — Moreschi Luigi.
Suzzara. — Montanari Efrem.
Viadana. — Bertolani rag. Giovanni.
MASSA CARRARA. - *Fivizzano.* — Pinelli Alessandro.
Villafranca. — Baracchini Enea.
MESSINA. — Ponzdoleon avv. Salvatore.
Canneto. — Carbone Giovanni, Dietrich Franz, Ferlazzo Giovanni, Portelli Antonino.
Francavilla. — Pero Giuseppe.
Lipari. — Esposito Nunzio, Jacono Antonino, Maynone Nicolò, Pajno Enrico, Palamara Francesco.
MILANO. — Acerbi don Luigi, Adamoli Arturo, Barbò Gnglielmo, Bertoglio Gabriele, Camuzzi Ernesto, Carenini Carlo, Casin Piero, Cattaneo Amerigo, Celle Giuseppe, Cermelli rag. Giuseppe, Cervini avv. Ricciardo, Cordero di Montezemolo Enrico, Cretti Giacomo, De Medici di Ottajano Alessandro, Faà Alessandro, Ferranti Filippo, Ferreri avv. Giuseppe, Fontana rag. Camillo, Forcolini Guido, Fornari Vittorio, Fumagalli Bruno, Gallieni Romeo, Gambarè Ernesto, Granara Rinaldo, GRAZIOLI MARGHERITA, Guscetti Alessandro, Introini Giuseppe, Invornizzio Salvatore, La Russa Egidio, Luraschi Italo, Macchi E. Gerardo, Maggi Giuseppe, Maggi Ulderico, Mainini Paolo, MANGILI ANITA, Mariani Virgilio, Marzorati dott. Mosè, Mazzucchi dott. Carlo, Michel Nino, Miedico rag. Guido, Niccoli Lodovico, Nicoletti Leopoldo, Ottolini Alfredo, Pampuri dott. Giuseppe, PESCIARELLI GIUSEPPINA, Piatti cav. Annibale, Piazzi dott. Renzo, Piccirilli Luigi, Ponti Augusto, Portalupi Angelo, Principato Carlo, Procháska Ottone, Rapazzini Giuseppe, Rimoldi ing. Emilio, Ripamonti Rinaldo, Ronco Oreste, Rosti avv. Cristoforo, Sacerdoti avv. Ugo, Sala Achille, Salvi Camillo, San Giorgio conte Vittorio, Santambrogio Silvio, Santoro Nicola, Saporiti Roberto, Scaletti Luigi, Sidoli Ugo, Spongia nob. geom. Francesco, Tosatto Arnaldo, Venanzi avv. Nello, Zeni Alfo.
Affori. — Annoni Luigi.
Baggio. — Motta rag. Felice.
Busto Arsizio. — Allegri rag. Francesco, Il Comune, Ferrario Pietro.
Canegrate. — Guzzi Giuseppo.
Casalpusterlengo. — Rossi Tersilio.
Castellanza. — Omodeo Salè Luigi.
Codogno. — Cesari Androa, Dansi Augusto, Morosini Francesco.
Cormanno. — Giovannelli rag. Alfredo.
Corsico. — Brancalion Luigi.
Crescenzago. — Gelosa Luigi Enrico.
Dergano. — Crosti Antonio.
Gallarate. — Testi cap. Gino.
Giussano. — Barzaghi Ernesto.
Jerago. — Società Ciclisti di Jerago.
Lambrate. — Rosti Ambrogio.
Lissone. — Hensemborgor Pippo.
Lodivecchio. — Maraschi Giuseppo.
Monza. — Sirtori Giuseppe.
Niguarda. — Comune di Niguarda. L'Unione Sportiva.
Novate Milanese. — Bassotti Paolo.
Pioltello. — Pessina Giusoppo.
Saronno. — Canti dott. Davide, Palmo Carlo.
Seregno. — Calderoli Bornardino, Il Comune.
Sesto S. Giovanni. — Il Comuno.
Somma Lombardo. — Galvanoni Gerolamo.
Villa S. Fiorano. — Manzoni Ferdinando.
Vimercate. — Ullio Demetrio.
MODENA. — Plessi dott. Augusto, Vandelli dott. Augusto.
Campogalliano. — Ferretti Isidoro.
Carpi. — Bulgarelli Bruno, Falsiroli Ettore.
NAPOLI. — Baldi Francesco, Bernardini Luigi, Burgio dott. Francesco, De Simone Ruggiero, De Simone Salvatore, Ferraro Pasquale, Galdi ten. Michele, Giancotti Gioacchino, Von Lebstein Erwin, Mazza Oscar, Muca Gabriele, Perullo Carlo, Rouff cav. Henry, Sgobbo dott. Franc. Paolo.
Castellamare di Stabia. — Staraco Vincenzo, Weiss Gustavo.
Resina. — Pellizzari ing. Angelo, Pétet ing. Henry.
NOVARA. — Colli geom. Enrico, Pozzi Giuseppe.
Bèe. — Molinari Carlo, Uccelli Luigi.
Biella. — Coda Zabetta Giuseppe, Mosca Ippolito.
Borgomanero. — Colombo Giovanni.
Caresana. — Pistono dott. Piere.
Carisio. — Gallo Rodolfo.
Casateggio. — De Gasparis dott. Carlo.
Graglia. — Introzzi Aldo, Rivetti den Giov. Battista..
Gravellona Toce. — Bavagnoli Giuseppe, Lasagna Attilio, Spadacini Alberto.
Intra. — Sutermeister cav. Carlo, Vieri Bettini Giovanni.
La Chiesa. — Beltrami don Rocco.
Lesa. — Rossi Giovanni.
Ornavasso. — Moschini rag. Ambrogio.
PADOVA. — Apergi Manlio, Club Sportivo «Padovano», De Giuli Marie, Maggio ten. Fernando.
Piove di Sacco. — Pedrazzoli Fabiano.
Stanghella. — Pioressa Luigi.
PALERMO. — Bordonaro di Gebbiarossa bar. Giuseppe, Cipri Pietro, D'Angelo cav. ing. Angelo, Galifi Lo Fason cav. avv. Michele, Lo Cascio Vincenzo, Mazzantini ing. Pilade, Paratore Giuseppe, Pedone Francesco, Principe di Partanna, Scaglione Ruffo Gerolamo, Voghera ing. Ferruccio.
PARMA. — Grassi Carlo, Marchionneschi ten. Carlo, Rossi ing. Mario, Villa ten. Antonio, Zanardi Camillo.
PAVIA. — D'Este dott. Lodovico Stefano, Fara Forni Guido, Mantovani Giovanni, Usai Giusoppe.
Bobbio. — Ballerini dott. Antonio.
Linarolo. — Chiara rag. Giovanni.
Mede. — Castelli rag. Giovanni.
Montaltopavese. — Cristina Carlo Giovanni.
Rocca de' Giorgi. — Giorgi di Vistarino conte Carlo.
Sannazzaro dei Burgondi. — Sport Club.
Stradella. — Sozzi Riccardo.
Vigevano. — Crespi Giuseppe.
Villanterio. — Tonali Angelo.
Voghera. — Baruffaldi Giovanni.
PERUGIA. — Bellucci Alberto, Donati Guglielmo, Ferrini Francosco, Neri Giuseppe, Pizzuti Giusoppo.
Città della Pieve. — Porogio avv. Ildebrando.
Gubbio. — Prodasso dott. Giacomo.
Narni. — Dentini Pietro.
PESARO. - *Mercatino.* — Club Ciclistico.
Urbania. — Visani Domenico.
PIACENZA. — Bottio prof. Luigi Napoleono, Chessi rag. Luigi, Grandi Antonino, Vezzulli Alossandro.
Agazzano. — Comune.

Castelsangiovanni. — Segre Gabriel.
PISA. — Pasetto dott. Emilio, Scarella Umberto, Supino avv. Mario.
Saline di Volterra. — Bruni Leonetto.
Urigliano di Cari. — Guidi Pier Vincenzo.
PORTO MAURIZIO. - *Oneglia.* — Belmonte rag. Manlio, Bonini ten. Pier Luigi, Maurel ten. Goffredo.
San Remo. — Leone Mario, Pianavia-Vivaldi avv. Carlenrico.
Ventimiglia. — Calzavara Giovanni, Ceratelli Mario.
POTENZA. — Buratti Gioele.
Lauria. — Masella avv. Egidio, Messuti Giacomo.
Matera. — Cantone geom. Francesco.
S. Severino Lucano. — Ciancio avv. Serafino.
RAVENNA. — Miccio Luigi.
Bagnacavallo. — Scrantoni Luigi.
Lugo di Romagna. — Marzocchi Celso.
REGGIO CALABRIA. — Berardi ing. Gino, Torsellini ing. Tullio.
REGGIO EMILIA. — Cigarini Marcello, Fantesini Angelo, Fantuzzi Giuseppe, Fontanili Oreste, Galimberti Umberto, Gambarelli Ciro, Lasagni Giovanni, Spallanzani ing. Domenico.
Borello. — Baldi Rinaldo.
Brescello. — Manelli dott. Emilio.
Cadelbosco Sotto. — Parmeggiani Francesco.
Castellarano. — Barbanti Quirino.
Castelnovo Sotto. — Gatti Eliseo.
Pujanello. — Mussini Augusto.
Vedriano. — Formentini geom. Desiderio.
Villa Ospizio. — Camorali Alfredo, Dalai Giovanni, Morellini Francesco.
ROMA. — Alessandri dott. Camillo, Angelelli ing. Ettore, Bonelli Guglielmo, Caramici Filippo, Carlini Celestino, Del Nunzio Alberto, De Martino dott. Francesco F., DI STIGLIANO principessa EVELINA, Felicetti cav. Francesco, Ferrari ten. Alessandro, Gemignani Carlo, Kambo comm. Enrico, Lupi prof. Alessandro, Manfredini prof. Giovanni, Maraini on. avv. Clemente, Marini Gino, Maraffa cav. cap. Cataldo, Meloni Michele, Nestl cav. Augusto, Niccoli Carlo, Nogara dott. Bartolomeo, Paglia Giuseppe, Piperno Alberto, Rota geom. Alberto, Segrè prof. Carlo, Spineda De Cattaneis Enrico, Spinetti ing. Pompeo, Taussig Luigi, Terni Giacomo, Unione Automobilistica Italiana, Vecchio cav. magg. Clemente, Weibel dott. Walther.
Acquapendente. — Baglioni Gino.
Bagnorea. — Porchiella Serafino.
Civitavecchia. — Garofoli cap. Alfredo.
Viterbo. — Giacomini Giuseppe, Tondelli cav. cap. Luigi.
ROVIGO. — Giolo prof. Agostino.
Badia Polesine. — Servi prof. Amleto.
Corbola. — Canton Eugenio, Canton Francesco, Scalcon Giovanni.
S. Apollinare. — Quaglio Giorgio.
SASSARI. — Delitala Gonario, Ghisu Giuseppe, Grisconi Giuseppe, Manunta Martire Celestino, Nicolli Giuseppe, Primiero Olinto, Ricciuti ten. Michelangelo.
Isola della Maddalena. — Ferrari Pietro.
SIENA. — Bellaccini Aldo, D'Harcourt Alberto, D'Harcourt Giuseppe.
SONDRIO. - *Morbegno.* — Schiantarelli dott. Salvatore.
Tirano. — Besta avv. Renzo.
TERAMO. — Medori dott. Lamberto.
Castellamare Adriatico. — Ricci ing. Agilulfo
Castilenti. — Di Marcantonio Angelo.
Montorio al Vomano. — Pacini Antonio.
Penne. — CARACCIOLO DI FORINO principessa ROSA.
Rosburgo. — Cichetti Bartolomeo.
TORINO. — Alloatti Carlo, Bacciarini Francesco, Battistini dott. prof. Ferdinando, Bollone Giovanni, Bianco Enrico Lorenzo, Boggio Pier Virgilio, Boidi Trotti dott. Giacinto, Bono dott. Waldimiro Carlo, Bosco Mario, Bruni dott. Angelo Cesare, Calderan Tito, Caligaris Flavio, Castandi cav. Giovanni, Chiatellino Bartolomeo, Coda Zabetta Mor geom. Giuseppe, Colombo Oreste, Corrado Pietro, Degubernatis cav. Augusto, Enria Teresio, Gambelli Remo, Gazzero nob. Ernesto, Gianelli dott. prof. Adriano, Govean Alessandro, Ippolito Vincenzo, Lanfranchi Mario, Lupi Domenico, Maritano avv. Lorenzo, Marocco Pietro, Miglio Gaetano Mozozzo della Rocca Marco, Olivero cap. Aristide, Ostano dott. Pietro, Paglia Pietro, Perotti Guido, Petrini Rodolfo, Prandi Giacomo, Ricci Domenico, Rosani Pietro, Rosaspina Ercole, Scalabrini Carlo, Sforni Aldo, Silva Silvio, Sinigaglia avv. Giorgio, Stampini comm. Ettore, Stroppiana Vincenzo, Stuardi Emilio, Torcino Antonio, Travaglio Giovanni, Varaldo Giuseppe, Varengo Celso, Vercelino Cesare, Zaniboni Gino.
Cambiano. — Bechis Alessandro.
Ivrea. — Stragiotti Guido.
Perosa Argentina. — Hotz Emil.
S. Sebastiano da Po. — Cavassa dott. Francesco.
Torre Pellice. — Rivolta Davide.
Vinovo. — Flamia Zeno.
Viù. — Fino Giacomo, FRANCHETTI baronessa LUISA.
TRAPANI. — Adragna d'Alì Giovanni Bennati Luigi, Donnini Paolo.
TREVISO. — Stoppani dott. Marco.
Cavaso. — Dalla Favera Gilmo.
Conegliano. — Battisti ten. Marcello.
Volpago. — Gobbato Agostino.
UDINE. — De Paoli Antonio, Vianello rag. Guido, Zampieri Giovanni.
Chiusaforte. — Maieron Paolo.
Corno di Rosazzo. — Cotta Giuseppe.
Haibano. — Picco Giovanni.
Maiano. — Allatere Angelo.
Pagnacco. — Sartori dott. Domenico.
Paluzza. — Bossi dott. Telemaco.
Sacile. — Stradiotto Pietro.
S. Giorgio Nogaro. — Vatta Antonio.
S. Maria la Lunga. — Di Colloredo Mels conte Fabio Vittorio.
Sedegliano. — Bonoris Gino.
Tarcento. — Toffoletti G. B.
Tricesimo. — Ellero Arnaldo, Veloce Club.
Villa Santina. — Fabbro Oviedo.
VENEZIA. — Baccalin Andrea, Buccolini Giulio, Camuccio Giacomo, Caprioli Ermenegildo, Carnera Francesco, Dal Fiol dott. Attilio, Fagarazzi Giuseppe, Farencena Agostino, Massari avv. Amedeo, Monticelli Antonio, Musso Luigi, Pasinetti dott. Carlo, Salbe Romeo, Torta Vittorio, Trinca Giovanni, Vittorelli nob. Gian Giorgio, Würms Giulio.
Ceggia. — Turchetto Antonio.
Marcon di Mestre. — Carraro Ugo.
Mestre. — Ridelli Antonio.
Mira. — Della Lunga Romeo, Vacchi Pietro.
VERONA. — Agostini Agostino, Bollati ing. Felice, Catalani rag. Arturo, De Marchesotti Erminio, Peregrini ing. Giampiero, Umberto Secondo, Vaccari Andrea.
Cerea. — Raimondi Giovanni.
Monteforte d'Alpone. — Guerrini ing. Antonio.
VICENZA. — Bianchi Mina ten. colonn. cav. Giacomo, Bitossi Gervasio, Bocca Francesco, Castegnaro ing. Francesco, Chiodi Carlo, Gualdo Federico, Merlini Guido, Navarotto Giorgio, Nicolini Mario, Paulucci Gaetano, Romanelli barono Ettore, Sanvitale conte Giovanni.
Arzignano. — Veronese Mario.
Bassano. — Zenobi ing. Ettore.
Schio. — Brunello Egidio.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Bonn Ferdinando, Levi Giuseppe, Millossovich Edoardo, Montanelli Camillo, Palombi Achille.
Gorizia. — Lutmann Ermacora.
Parenzo. — Antunovich Giuseppe.
Pola. — Lupieri Giacomo.
TRENTINO. - *Clès.* — Ferretti Eleuterio, Moggio G. Battista.
Riva di Trento. — Cretti Giulio, Merlo Augusto, Pernici rag. Giovanni.
PROVINCIE DIVERSE. - *Praga.* — Opitz Ferdinando.
Salisburgo. — GRETL PETROVITS HELLER IRMA, Heller dott. Richard.
Vienna I. - Bosco Arrigo.

Francia.

Nizza Marittima. — Garibaldi Leon, Vautier Théodore.
Parigi. — Canevari Felice, Orefice Alessandro.

Spagna.

Gijon. — Landi ing. Miguel.
Madrid. — Cutuli Annunziato, Lorenzelli Eugenio, Padros Gabriel, Padros ing. Iosè.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. - *Leissigen.* — Clivio Andrea.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Campagnari Erminio, Gagliardo Silvio.
CANTON GRIGIONI. - *Poschiavo.* — Iseppi Giovanni.
CANTON TICINO. - *Arbedo.* — Carlevaro Severino.
Locarno. — Pattarini Abramo.
Lugano. — Vernier Victor, Weyss Federico.
Melano. — Borsani Luigi.
CANTON VALLESE. - *Sierre pour Chippis.* — Fabbri Augusto.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria d'Egitto. — Poiret Dandolo Sayour Amedeo.
Cairo. — Levi Armano.

Tunisia.

Tunisi. — Ravasini Ugo Emilio.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

New York. — Meyer A. B., Stix Laurence C.

AMERICA MERIDIONALE.

Uruguay.

Montevideo. — Devercelli Alfredo. FIOCCHI FLAVIA LINA, FIOCCHI P. MARIA, Ghia Luis, Guffanti Andrea, Merlo Giovanni M., Parodi Emanuele A., Valli Vittorio A.

Venezuela.

Cararas. — Bigiorno Soldani Enrique.

Posizione dei Soci al 15 settembre 1907

Soci annuali al 15 agosto 1907	N.	57 408
Soci nuovi dal 15 agosto al 15 settembre 1907	»	690
	N.	58 098
Dimissionari, irreperibili, morosi	»	23
Soci annuali al 15 settembre 1907	N.	58 075
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906 N. 1259		
» » dal 1 gennaio al 15 settembre 1907 » 325		1 584
Totale soci	N.	59 659

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari.
Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5

ANNO XIII - N. 11 — NOVEMBRE 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18 - 50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE per il 1908

☛ Si rammenta ai soci che

entro il 15 gennaio

deve venir pagata la

quota per il 1908

che è di

L. 6 —

per i soci abitanti nel Regno; di

L. 8 —

per i soci dell'Estero.

***

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto è possibile l'invio della quota, per rendere così più facile le registrazioni relative.

Indirizzare al Touring Club Italiano - Milano, via Monte Napoleone, 14, cartolina-vaglia con indicazioni molto chiare del nome, cognome, indirizzo, numero di tessera e leggenda sul tagliando: **per quota 1908.**

***

Perchè il Touring possa sempre ampliare maggiormente il proprio programma, ed esplicarlo con ognor autorità e successo, ha bisogno di un appoggio crescente e duraturo. La Direzione nutre fiducia che saranno molti coloro che coglieranno l'occasione del rinnovo della quota per passare nelle categorie dei soci:

Quinquennali 1908-1912 o **Vitalizi** (vedi fascetta con cui viene spedito questo numero della Rivista). Questi, oltre a rendersi benemeriti dell'associazione, risparmiano tutte le noie derivanti dal pagamento annuale delle quote, della rinnovazione della tessera, ecc., assicurandosi senz'altro le pubblicazioni che il Touring in avvenire od entro cinque anni sarà per distribuire ai suoi soci.

ATTRAVERSO L'ITALIA.

La prima edizione di quest'opera che illustra nelle loro bellezze artistiche e naturali le principali regioni italiane, è stata rapidamente esaurita, ed il Touring ha curato una seconda ristampa. Saranno 31 fascicoli stampati su carta americana, adorni di duemila riproduzioni di fotografie, di quadri, vedute, monumenti, costumi, ecc., ecc., e con testo illustrativo di Ottone Brentari. *L'opera sarà posta in vendita completa ai soci a* L. 26 *franco di porto.* Indirizzare commissioni e importo al Touring Club Italiano — Milano, via Monte Napoleone, 14.

Regioni e città illustrate nei 31 fascicoli:
Venezia, Treviso, Padova, Vicenza, Verona, Lago di Garda, Brescia, Lago di Como, Lago Maggiore, Milano, Pavia, Novara, Aosta, Torino, Bordighera, Susa, San Remo, Porto Maurizio, Albenga, Genova, Nervi, Quarto, Piacenza, Cremona, Parma, Ferrara Modena, Bologna, Mantova, Ravenna, Rimini, Ancona, Assisi, Perugia, Urbino, Arezzo Cortona, Siena, Firenze, Pistoia, Prato, Monte Oliveto, Lucca Pisa, Orvieto, Spoleto, Todi, Viterbo, Narni, S. Gimignano, Viterbo, Roma, Tivoli, Vicovaro, Frascati, Gaeta, Carpineto, Ostia, Montecassino, Caserta, Benevento, Napoli, Pompei, Sorrento, Capri, Pozzuoli, Ischia, Amalfi, Salerno, Pesto Messina, Taormina, Palermo, Monreale, Girgenti, Catania, Siracusa, Cagliari, Sassari, Trento, Trentino, Trieste, Venezia Giulia.

Vedere a pag. XXII schede d'associazione e successiva pag. XXIII l'elenco premi straordinari soci benemeriti.

RAVELLO

La costiera della penisola sorrentina che prospetta Salerno è senza pari meno conosciuta di quella volta verso Napoli. Quest'ultima è invero più varia e di maggiori risorse, tuttavia la riva amalfitana si risente anche sfavorevolmente delle sue deficienti comunicazioni. Da Salerno a Piano di Sorrento (chm. 50) non c'è altro che la carrozza. Pur tuttavia il tragitto è così magnifico e si divide tanto bene ad Amalfi, che nessun turista dovrebbe esitare ad intraprenderlo.

I ciclisti sopratutto debbono considerare come caposaldo turistico il circuito Castellammare-Sorrento-Varco dei due Golfi-Amalfi-Salerno. Da questa strada, tutta ondulata ma non troppo faticosa, straordinariamente bella quasi in ogni suo punto, ricca a nord (e abbastanza a sud) di *comfort* per qualsiasi ordine di viaggiatori, si diramano piccoli tentacoli d'altre strade minori, ciascuno dei quali costituisce un'escursione di interesse eccezionale.

Mi basti indicare da Castellammare la collina di Quisisana, colle terrazze deliziose dei suoi alberghi ed il comodo belvedere del Monte Coppola (metri 300) da cui si abbraccia il giro intiero del golfo partenopeo; ancora da Castellammare la passeggiata a Gragnano (caro a molti pei maccheroni e pel vino prelibato) a Pimonte e, attraverso il lunghissimo *tunnel* ad Agerola da cui si apre il panorama sul golfo di Salerno e sui lontani monti cilentini; da Sorrento la salita all'Eremo del Deserto, impareggiabile punto di vista sul Golfo, i Lattari, e Capri, luogo di pace dove anche ristora e ridesta gli spiriti il bicchierino di aromatico liquore offertovi da frati ospitali; da Termini il Monte S. Costanzo (metri 488) che è il luogo più adatto per ammirare ancora più da vicino Capri nei suoi dettagli, i Faraglioni e la Punta della Campanella; da Vietri a Mare la famosa abbazia di Cava dei Tirreni; da Amalfi, infine, la vicina Ravello.

***

Ed è di Ravello che voglio questa volta intrattenere i lettori della *Rivista*, perchè troppo facilmente i turisti lo lasciano da parte ed anche perchè mi è accaduto soltanto ora per la prima volta, di vedervi un documento il quale proverebbe, ad occhio e croce, (che non mi sentano gli storici!) come qualmente Santa Caterina è la più antica ciclista, e può a buon diritto vantare la prelazione nel proteggere i pedalatori. Il documento prova anche che la bicicletta, anzichè un'invenzione di 20 anni fa, come siamo abituati a credere, rimonta a tempi ben più remoti. (Santa Caterina essendo morta nel 307, apre agli studiosi l'orizzonte nuovo dei romani in bicicletta). Ma ecco senz'altro il prezioso cimelio.

Ravello — Santa Caterina, protettrice dei ciclisti.

E' un bassorilievo, alto poco meno di un metro e mezzo, sufficientemente conservato e quasi unico avanzo scultorio sopravissuto ad antiche devastazioni in una cappella scoperta nel 1893, accanto alla chiesa di S. Giovanni Battista del Toro, dal canonico Luigi Maria Mansi, ispettore dei Monumenti e Scavi e parroco della cattedrale di Ravello.

Basterà quest'opera d'arte che presento ai consoci ciclisti con affetto e compunzione, per richiamare a Ravello, ora che la *Rivista* la rende più nota, un pellegrinaggio dei devoti del pedale.

Ma Ravello ha ben altre cose notevoli... per cui comincio dal principio.

***

Siccome i 5 chilometri di strada tra Amalfi e Ravello sono tortuosi, piuttosto cattivi, e molto ripidi, conviene fare l'escursione a piedi o in vettura (si può cavarsela con tre o quattro lirette). Per l'andata e il ritorno basta comodamente una mattinata o un pomeriggio (1).

Ravello conta 1851 abitanti, ed è a 350 m. circa sopra il mare. La strada vi sale serpeggiando in una valletta chiusa, amenissima, con vedute ristrette ma piene d'interesse, in quel tipico paesaggio della costa amalfitana che si assomiglia come due goccie d'acqua ai « presepi » natalizi.

Questo antico paese ebbe un'importanza nella storia medioevale, e ne rimangono traccie importanti nelle chiese, nei palazzi ed in molte case. Sotto questo aspetto rassomiglia un po' a Taormina. Ecco ad esempio la porta di un albergo (2).

Le ricchezze dell'Amalfi marinara erano, nei tempi, salite fin su a Ravello, e la cupidigia, fomentatrice di lotte intestine, come anche gli assalti dei corsari, vi avevano create castella, di cui le rovine sono ora elemento non ultimo del pittoresco dei luoghi.

Il paese ne ritrae così un'aria di nobiltà antica e, del resto, anche di benessere attuale.

Porta di un albergo a Ravello.

Il duomo, che è il maggiore monumento, ha un portale di bronzo del 1179, ritenuto di Barisano da Trani, autore delle porte similissime di Trani e Monreale. L'interno, mostra

---

(1) Anzi si può sveltamente al mattino far precedere a quella di Ravollo un'escursione alla grotta di S. Andrea e all'Arco del Mal di Ventre.

Dalla marina di Amalfi ove si trovano sempre barche pescherecce disponibili (per questa passeggiata un'ora e mezzo o due) girando il molo in costruzione, davanti alla gran frana caduta sei o sette anni or sono distruggendo la parte più occidentale dell'Albergo dei Cappuccini e seppellendo una quindicina d'uomini, si accostano le roccie verticali che stanno sotto l'Albergo delle Sirene. Dove il monte precipita nel mare si apre un arco di una quindicina di metri di corda per cinque di saetta. Se il mare è calmo la barca entra liberamente. Questa porta risponde in una sala di una ventina di metri di diametro e per un secondo arco uguale in una grotta più interna, anch'essa di una ventina di metri, circolare, alta una quindicina, con rare stalattiti ed una stalagmite in cui, con immaginazione, che mi parve esuberante, i barcaioli mostrano il capo di S. Andrea.

Usciti di lì si rasenta la costa verso Conca Marini per circa un chilometro. La scena è maestosa in modo speciale per la verticalità perfetta fino a grande altezza delle roccie. Al di là di una seconda o più piccola grotta chiamata di Santa Croce, un isolotto è riunito alla terra da un curioso arco naturale, detto il Mal di Ventre, sotto il quale si passa con la barca. Girato l'isolotto si ritorna ad Amalfi.

(2) Non è inutile avvertire che Ravello ha parecchi alberghi-pensioni buonissimi ed eleganti sebbene piccoli, frequentati da una clientela straniera che vi trova la tranquillità assoluta, i fiori, e nei dintorni, le brevi escursioni tra gli uliveti, sotto i pergolati ricchi di lungi grappoli di uva « serpentara » e tra fichi e mandorli.

ancora solo dieci delle sedici preziose colonne originali, poichè due, le più belle, di verde antico furono portate via da Carlo III di Borbone perchè gli piacquero, e quattro altre, sparirono, chiuse nei pilastri di mattoni per comodo del restauro!

Porta di bronzo del Duomo.

Ma vi rimane ancora un'opera che dà un'idea di ciò che era il resto: il magnifico pulpito a mosaici del 1272, di Nicola da Bartolomeo de Fogia. Altri certamente ne esistono in Italia, ed anch'io li conosco, che pareggiano questo mirabile ambone, però non saprei se per valore suo speciale, o perchè, isolato nella chiesa nuda e bianca, si offre da solo ad una più intensa osservazione, certo mai fui colpito come qui da una luminosità trasparente, madreperlacea, dei mosaici. Un bianco di latte e un celeste di turchese sembrano dare a tutte le altre tinte una gamma chiara; i tasselli, pellucidi, brillano di un chiarore interno che ne fonde i contorni geometricamente duri. Si finisce ad essere quasi ipnotizzati dal monumento prezioso, in cui si concentra tutta la attenzione.

Ambone nel Duomo di Ravello in « cornu Evangelii ».

Di fronte a questo pulpito ve n'è però un altro più basso e più antico, poichè rimonta al vescovo Costantino Rogadeo (1094-1150), pure bellissimo. E molte altre cose interessanti vi sono nella sagrestia: ricami, paramenti, merletti, affreschi antichissimi.

* * *

Mi conduce in cima al paese, una guida di una certa pretesa perchè si copre con un berettone bleu con su in ricamo d'argento la sua qualità. Ha l'aria d'un messo del municipio. Il disgraziato non sa una parola d'italiano; intendo dire che si esprime soltanto nel suo dialetto, incomprensibile per un settentrionale, ed è di un'ignoranza assoluta: non è neppure intelligente.

Pulpito in « cornu epistolae » nel Duomo di Ravello

Perchè non si provvede a scortare i forestieri con qualcuno meno disadatto? Ravello ha memorie ad ogni piè sospinto e bellezze naturali che un simile sciocco non sa indicare perchè non ne ha neppure la più lontana idea.

La guida mi conduce a S. Giovanni Battista del Toro, la chiesa in cui è la Santa Caterina ciclista, fondata nel 975 ed anche essa deturpata dal solito restauro del principio del secolo scorso Tutta bianca di puro latte di calce, ha almeno il pregio di una fresca pulizia. Di antico conserva dieci colonne di granito, ma sopratutto un pulpito magnifico dell'undecimo secolo attribuito ad Alfano da Termoli, autore dell'altare di S. Nicola di Bari. Anche questo pulpito, gemello di tempo e d'arte di quello già descritto, m'impressionò per la sua luminosità singolare. Forse questa è dovuta all'onda di luce purissima che invade ogni più ascoso luogo di Ravello, posto com'è sull'eminenza, in cospetto d'un orizzonte infinito di mare.

Pulpito in San G. B. del Toro, in Ravello.

Presso la chiesa è un belvedere meraviglioso entro il giardino di un albergo. L'occhio è diviso fra l'ammirazione del panorama immenso verso Salerno e quella dei dettagli prossimi. Eccone uno, grazioso, una fontana.

* * *

Nè gli antichi palazzi sono meno interessanti; anzi uno — il Rufolo — proprietà della scozzese signora Reid, che cortesemente ammette in visita tutti i forestieri, è degno di studio per le sue vecchie storie e mirabile di attuali bellezze.

Ecco l'ingresso, fra un campanile che è un gioiello ed una torre dell'undecimo secolo (epoca del palazzo)

L'ingresso del palazzo Rufolo a Ravello

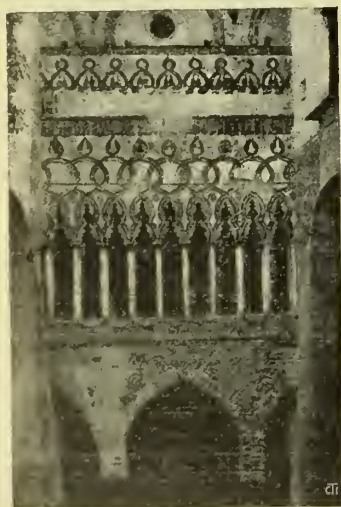
coi simboli dell'onestà e della carità, di fronte ad una fontanella fremente entro il tremulo capilvenere.

Un viale di cipressi conduce alla loggia di un piccolo chiostro, del quale un solo lato è rimasto intatto a testificarne la magnificenza primitiva.

Rami di verzura trasparenti cadono in cascate dall'alto, temperando la luce: guardando in su nel quadrato delle alte mura, appare entro la cornice verde dei rampicanti una zona radiosa di cielo profonda-

La loggetta del chiostro, nel palazzo Rufolo.

mente azzurro. La loggia a colonnine minute, è intarsiata di trafori fini, come ricami; il cortile sottostante ha penombre misteriose di prigione.

Il davanti della casa, da un portico antichissimo, a guisa di cripta, dà sopra un giardino, che sporge in terrazzi pensili sostenuti da archi, sopra il più grande spettacolo panoramico che si possa immaginare. Il mare si stende davanti, fin contro i profili indecisi del Cilento; la cresta obliqua dell'Alburno, che sovrasta alla pianura del Sele dov'è Pesto, si abbassa incontro alla vallata di Eboli e di Campagna. Ed ecco sotto i monti Picentini la spiaggia salernitana e gli innumerevoli paesi bianchi lungo la marina fino ad Amalfi e verso Praiano. Sono golfi con cittadine adagiate e promontori difesi da torri, roccie brulle precipiti scavate di oscuri immensi spechi, caratteristici della penisola sorrentina, isolotti e scogliere biancheggianti di spume e il mare, il mare di ogni colore ad ogni momento: oro, rame, turchino, verde, secondo l'istante.

Chiostro nel palazzo Rufolo.

Il giardino della villa, accuratissimo, è piccolo ma pieno d'alberi maestosi, di palmizi misti ai cedri, rutilante di nasturzi in ghirlande, di salvie splendide a ciuffi, di cespi densi e odoranti dei gerani. Intorno ad un sarcofago romano color d'avorio sono sdraiate vaniglie cariche di fiori delicati; dei leoncini di marmo antichi ed autentici stanno appiattati come in un canneto tra gli steli eretti delle tuberose olezzanti e dei gladioli di tutte le tinte più vive.

L'arte e la natura sono ben saldamente unite qui a Ravello nell'apoteosi della bellezza: quella, eterna

La costiera Amalfitana dal giardino del palazzo Rufolo.

negli avelli pagani come nelle chiese cristiane; questa, immutabile nel mare e nei monti, varia ad ogni stagione nella luce e nei fiori...

L. V. BERTARELLI.

La Biblioteca e l'Archivio Fotografico del Touring.

Il Touring ha terminato in questi giorni il lavoro di inventario e di catalogazione del materiale esistente in biblioteca, lavoro al quale attendevano da varî mesi gli uffici col concorso di personale competente.

Affinchè però la biblioteca abbia un definitivo assetto occorre che all'iniziato ordinamento faccia ora seguito il lavoro di ricostituzione per modo che essa possa rispondere alle accresciute esigenze di studio e di ricerche da parte dei nostri uffici (specie per quello di informazioni) per i quali fu organizzata.

È ai nostri soci ed ai sentimenti di affetto che parecchi di essi hanno altre volte dimostrato al nostro Sodalizio, che si permette ora di rivolgersi la Direzione generale del Touring, per ottenere la loro collaborazione nel senso che contribuiscano nel miglior modo alla iniziata opera del Touring, col fare omaggio di quelle pubblicazioni che trattano direttamente od indirettamente di turismo, quali: guide, viaggi, belle arti, monumenti, cenni storici, costumi, automobilismo, ciclismo, ecc. Del dono e del donatore sarà fatta menzione nella rubrica speciale della nostra *Rivista*.

***

Il Touring sta pure attualmente attendendo al riordinamento del suo *Archivio fotografico*, il quale sorto e continuamente accresciuto mercè la collaborazione spontanea di consoli, di soci, di amici dell'istituzione, consta oggi di un numero ragguardevolissimo di fotografie, che riproducono panorami, paesaggi, monumenti ed opere d'arte, costumi, scene degli usi della vita, personaggi illustri, avvenimenti importanti, — della più diversa natura e del più svariato interesse

Il Touring estende quindi ai soci la viva preghiera fatta ai consoli a mezzo circolare di ottenere la loro collaborazione anche per cotesto riordinamento dell'Archivio fotografico del Touring per il quale anzi furono espressi voti nell'ultimo Congresso geografico di Venezia.

La Direzione generale nutre viva fiducia che in vista dell'utilità che il Touring si ripromette di trarre dall'organizzazione del suo archivio fotografico, i soci vorranno concedere il loro valido concorso a questa iniziativa che prelude a quell'altra in istudio, del prontuario delle bellezze artistiche e naturali d'Italia.

Essi sarebbero pregati di inviare quante più fotografie possibili, o cartoline illustrate, che riproducano edifici, monumenti, opere d'arte, costumi ed usi, feste tradizionali del luogo, ecc., con preghiera di far cenno a tergo di ogni fotografia del soggetto.

Da Tortona a Vienna.

2000 chilometri in bicicletta.

Preparata la fedele e sommessa bicicletta alle fatiche del lungo viaggio, la mattina del 15 agosto, prima che il sole si levasse splendido sul purissimo orizzonte, lasciavo Tortona. La bella giornata aggiungeva nuovi fremiti all'impazienza lungamente repressa ed invitava al sollecito pedalare; la sera alle cinque ero a Cremona, la città del *torrone* e del *Torrazzo!* Il giorno seguente la pioggia mi inchioda per quattro ore in una miserabile osteria a respirare l'odore nauseante dell'acquavite, ma finalmente ripiglio il cammino. Rivedo Mantova, traverso il Mincio, da cui si gode un bel panorama sulla città, e per Villafranca, che ha un notevole castello in rovina e che ricorda glorie e dolori, giungo a Verona dopo aver percorso, specialmente nei primi e negli ultimi chilometri, una delle più belle strade che esistano al mondo.

Verona.

L'ingresso nella città degli Scaligeri dal larghissimo corso Vittorio Emanuele è grandioso. Rivedo la vasta piazza omonima coll'Arena e colle altre notevoli costruzioni che la fiancheggiano; mi esalto ancora una volta in quella stupenda piazza delle Erbe, che ha tanta somiglianza colla piazza Navona di Roma; mi indugio davanti al Palazzo dei Signori ed alle tombe scaligere; e al mattino seguente risalgo la valle Lagarina con un vento indiavolato, che si fa più forte ancora dove la vallata si restringe e l'Adige si precipita più violento e più rumoroso in quella gola pittoresca detta *Chiusa di Verona.* Varco il confine a Borghetto, giungo ad Ala e poi a Rovereto, cittadina pulita ed elegante, dominata da un gran castello, ammiro il nuovo palazzo della Cassa di Risparmio e dopo un paio d'ore sono a Trento.

Nel Trentino.

La città ha aspetto monumentale colle sue larghe strade e coi suoi palazzi di marmo. Sulla piazza della stazione, vastissima, un bel monumento a Dante. Le tre torri e il castello del Buon Consiglio attestano l'antica potenza. Da notarsi la chiesa di Santa Maria Maggiore dove si tenne il famoso Concilio.

Il giorno appresso volgo a levante, salgo la montagna ed entro in Valsugana parallelamente alla ferrovia che mi raggiunge dopo un lungo e ardito viadotto presso Trento e dopo un gran *tunnel* elicoidale. Eccomi a Pergine che, ancora tutta tappezzata da cartellini colla scritta: *Viva il Trentino! Abbasso il Volksbund!*, ricorda il recente quanto infelice *raid* pangermanista. Ecco il minuscolo e grazioso lago di Levico, sepolto tra i boschi, ed ecco Levico ormai nota per le sue sorgenti minerali ed in crescente sviluppo. Molti alberghi e molti villeggianti.

Traversato Borgo la valle si fa piuttosto melanconica. A Primolano passo di nuovo la frontiera, abbandono la valle del Brenta, e per Arsiè ed Arten giungo a Feltre, la patria di Vittorino. Seguendo poi il corso del Piave sono a Belluno, piccolo ma pittoresco capoluogo di provincia (bellissimo il palazzo della Prefettura in stile veneziano) e quivi pernotto.

Cadore, Carnia, Carinzia.

Passati Longarone e Perarolo, dove, a causa dei tiri d'artiglieria mi vedo sbarrato il passaggio per una buona mezz'ora, salgo a Pieve di Cadore situata in posizione incantevole. Le fanno nobile corona vari giganti: il Pelmo, l'Antelao, le Marmarole, la Cridola. Sulla piazzetta un monumento a Tiziano che quivi nacque. Scendo a Lozzo, e poi su pel passo della Mauria raggiungo la valle del Tagliamento, e attraversando tutta la Carnia, ricca di bellissimi boschi di conifere, passo ad Ampezzo, Tolmezzo e Amaro, finchè colla ferrovia di Udine infilo la valle del Fella e traverso ancora il confine austriaco a Pontebba. Curioso! Un ponte sul torrente Pontebbana divide i due Stati: da un lato i nostri allegri doganieri, dall'altra le cupe uniformi austriache. Si passa ora senza transizione dalla lingua italiana alla tedesca: lo dicono ancora i nomi delle località: Leopoldskirchen, Saifnitz, Tarvis. Entro in breve nel bacino della Drava raggiungendo i bagni di Villach assai frequentati, con molte ville ed alberghi, e di lì a poco Villach, graziosa cittadina in bella posizione con una chiesa gotica del XV secolo assai notevole. La mattina seguente mi sveglia il temporale e con tempo incerto costeggio il lago di Wörth, *la perla della Carinzia*, come lo chiamano; ma, francamente, non mi sembra meriti lo straordinario appellativo. I nostri pittoreschi e signorili laghi lombardi debbono allora considerarsi quasi fulgidissimi diamanti!

Piazza principale di Bruck an der Mur.

Dopo Velden e Pörtschach, due eleganti ed affollati luoghi di villeggiatura in riva al lago, giungo a Klagenfurt, capoluogo della Carinzia, dove trovo truppe ed ufficiali in movimento per le imminenti grandi manovre. La piccola città ha poche cose degne di nota: sulla Haupt-platz una fontana con un drago colossale in pietra. Cambiando direzione alla marcia volgo a nord e percorsa una magnifica strada fiancheggiata da stupendi e annosi boschi di abeti arrivo a S. Veit e poi a Friesach che mostra su in alto le interessanti rovine di Petersberg e di Virgilienberg. Lassù, tra i nomi di coloro che amano lasciare alla ammirazione dei posteri la propria firma, ho letto quella del D'Annunzio. Che si tratti veramente del serafico supercantore delle Laudi? Il villaggio è pieno di forestieri tutti intabarrati: infatti il termometro segna appena 10°. Curiosi questi tedeschi! Quando vanno in villeggiatura si mettono l'uniforme: cappello tirolese verde bottiglia con tese piccolissime e *pouff* di peli di camoscio, pantaloni corti, calze di lana e giacca sciolta. Sono tutti vestiti in modo uguale!

La Marktplatz a Wienerneustadt.

Stiria.

Un chilometro dopo Friesach si entra in Stiria. Un cartello trilingue (in tedesco, in sloveno e, oh, meraviglia, anche in italiano, e, così ancor più straordinaria, senza errori d'ortografia!) avverte di tenere la

sinistra. In alto le rovine del castello di Dürnstein dove si vuole fosse imprigionato Riccardo Cuor di Leone.

La valle ora si restringe, e fino a Scheifling, dove si raggiunge il bacino della Mur, è una serie ininterrotta di pendenze e di contropendenze. La strada, mal costruita e peggio mantenuta, è pessima e aumenta la fatica prodotta dalle accidentalità del terreno. In compenso, ad ogni cento passi, s'incontra un tabernacolo, un crocifisso o una madonnina: ce ne sono a centinaia. Finalmente entro nell'ampia ed operosa valle della Mur, tutta animata da numerose fonderie ed officine di ferro, e dove la strada è un po' migliore. Ecco Unzmarkt, villaggio che appartiene tutto quanto al principe Schwarzenberg; Judenburg, con una torre cosidetta dei Romani; Knittelfeld, cittadina folta di opifici e piena di movimento; S. Michael, dove si dirama la ferrovia per Salisburgo, e, finalmente, Leoben, pittoresca città che possiede perfino un'*Accademia delle miniere*, e dove si respira un odore acuto di ginepro come in molte altre località dell'Austria. In questi ultimi anni si è ampliata in modo prodigioso mediante un vasto ed elegante quartiere, ove sono sorti grandiosi palazzi che farebbero buona figura in una capitale. Vi sono alberghi così vasti e lussuosi che non si capisce come possano prosperare in una città così piccola.

Pischelsdorf nella Stiria.

Sul Semmering.

Dopo Leoben raggiungo Bruck an der Mur, donde, verso sud, si distacca la strada per Graz. Anche Bruck è una bella cittadina, con varie fabbriche e con palazzi, ahimè, *nuovo stile*. Una vecchia e bella casa ad archi del 1500 si nota sulla Hauptplatz. Varco poi la Mur e risalgo il corso della Murz che della prima è tributaria. Quivi pure si notano molti stabilimenti industriali a S. Marein, Kindberg, Langenwang e Mürzzuschlag. E su, su, dolcemente, eccomi al Semmering. Splendido! Montagne coperte da immensi boschi di abeti, interrotti soltanto da un gruppo di alberghi e dalla strada bellissima: ecco il Semmering. Una fila di modeste bandierine appese ad una corda e il nostro allegro tricolore sventolante sul *Grand Hotel Semmering* a fianco del grave giallo e nero austriaco mi rammentano che l'on. Tittoni è venuto anche lui oggi quassù, ma per motivi... professionali!

In un batter d'occhio filo giù come una freccia percorrendo i dieci chilometri di discesa fino a Schottwien, ed arrivo presto a Neuenkirchen dove debbo peregrinare un bel po' in cerca di alloggio, essendo tutti gli alberghi pieni di ufficiali e di soldati. Anche qui grandi manovre. Per la seconda volta la passo liscia; pare impossibile, nessuno mi arresta! Io rimango di stucco poichè essere ciclista e italiano per giunta, è qualità molto sospetta da un pezzo a questa parte in Austria. Ed io che pregustavo la gioia di atteggiarmi a vittima politica! Quando si dice non aver fortuna!

Vienna.

Da Neuenkirchen a Wiener-Neustadt sedici chilometri di magnifica strada in perfetto rettifilo con eccellente banchina *nur für Radfahrer* (soltanto per ciclisti). Finalmente!

Wiener-Neustadt è città di 28 000 abitanti, ma non vi è d'interessante altro che l'antico castello dei Babenberg ove ha sede l'Accademia Militare.

La densità sempre crescente della popolazione accenna prossima la capitale. Giungo a Vöslau, dove tutte le case ad un sol pianterreno, precedute da un giardinetto, eleganti, nuove, agghindate in mille guise conferiscono aspetto di raro benessere alla località. Di lì a poco sono a Baden, luogo di eleganza assai rinomato, nonchè di bagni pseudo-salutari, pretesto a una quantità di pensioni e di alberghi, tutti affollati. La città è tenuta con quella cura e con quella pulizia meticolosa e prolissa, propria dei luoghi climatici e delle stazioni balnearie estere; delle quali cure che rendono l'ambiente tanto signorile noi non abbiamo in Italia, disgraziatamente, nessuna idea. Salsomaggiore, Montecatini, Viareggio, oh! quanto avrebbero da imparare!

Teatro dell'Opera, Vienna.

E finalmente ecco Vienna, che è indubbiamente una grande e bella capitale, ma ha il grande difetto di addormentarsi troppo presto. Alle 9 di sera è bazza se si trova un negozio aperto e dieci persone per la via; e allora sorge spontaneo il confronto con Parigi ove, invece, la *vita* comincia allora. Altra osservazione: a Vienna, come, del resto, in tutta l'Austria, poche biciclette e pochi automobili. Eleganza tanto femminile quanto maschile: zero. In compenso molte prosperose balie ungheresi in sottanina corta e con certe gambe... abbondanti mostrate in libertà fino al ginocchio.

Grandiosa e notevole la Ringstrasse che, a guisa di immenso boulevard, circonda la vecchia città, e che sostituisce le antiche fortificazioni. Ivi si trovano i monumenti e le costruzioni più belle: l'Opera, la Hofburg, i Musei, il Parlamento, il *Rathaus* (Municipio) splendido palazzo di stile gotico puro che costò 30 milioni di franchi, l'Università, ecc.

La Burgplatz a Vienna.

Bellissima, la più bella, anzi, per ricchezza di negozi, e la più frequentata è la Kärntnerstrasse che conduce alla cattedrale di S. Stefano, la quale, sebbene non ultimata, è certo il monumento più pregevole di tutta Vienna. Dall'alto della torre grandioso panorama sulla città e sul Danubio. Fatta una passeggiata al Prater non c'è altro da vedere, perchè non meritano davvero menzione i nuovi quartieri coi soliti grandi cubi in stile, purtroppo, floreale, che si ritrovano identici in tutte le città d'Europa. Da questa malattia ultra-moderna non è rimasta immune nemmeno la nostra bella Genova nella sua recente espansione.

Da Graz a Adelsberg.

Ed ora al viaggio di ritorno.

Per raggiungere Graz senza percorrere la stessa via, ho preso la strada di Aspang dopo aver dato uno sguardo al castello imperiale di Schönbrunn; e poi per Friedberg e Hartberg sono giunto a Gleisdorf. La regione non presenta alcun interesse turistico se non a Mönichkirchen dove si raggiunge la quota di 1000 metri. Sono cento chilometri circa di salite e di discese che

stancano assai. La strada, inoltre, è orribilmente tenuta: in certi punti nasce allegramente l'erba nel bel mezzo della carreggiata.

A Gleisdorf si raggiunge la grande strada d'Ungheria; e finalmente appare Graz, la città più pittoresca e più simpatica di tutta l'Austria, e vi si arriva con una discesa pericolosissima. Le sovrasta lo *Schlossberg* (letteralmente *Montecastello*) cui si giunge colla funicolare. Lassù vi è un buon Restaurant dal cui giardino si gode un grandioso panorama sulla città, su tutta la valle della Mur e sulle Alpi della Stiria. Ai piedi dello *Schlossberg* è situato lo stadtpark dove un'orchestrina italiana suonava l'inevitabile *Matchiche*.

Lasciata Graz con vivo rimpianto mi sospingo verso il sud, e dopo visitata la graziosa città di Marburg raggiungo Cilli dove non si parla già più tedesco, ma sloveno. La strada è sempre accidentata e pittoresca. Seguo per un po' la valle della Sann, valico i monti per raggiungere il bacino della Sava, ed entro in Laibach (in sloveno *Ljubljana*) capitale della Carniola, città completamente slava a cominciare dalle inscrizioni delle vie e dei negozi. In alto sulla collina sta un curioso castello. Dopo Laibach pochi villaggi di scarsa importanza fino ad Adelsberg (*Postojna* in sloveno). La strada, però, è magnifica e ben tenuta. Bellissimi boschi di conifere la fiancheggiano rendendola interessante quanto mai.

Il Museo di Graz.

Ad Adelsberg ho visitata la celebre grotta ch'è addirittura meravigliosa per la sua grandiosità. Sono più di quattro chilometri di cammino, e una piccola ferrovia ne percorre più di due. E' illuminata a luce elettrica e lascia sensazioni indimenticabili. Non sarebbe male, però, che i cartelli luminosi recanti indicazioni in italiano, fossero meno spropositati!

Trieste.

Ed ora in cammino verso Trieste attraverso il Carso, il nudo Carso, così tetro. A Prawald mi debbo rifugiare in una *Gostilna* (osteria) sorpreso dalla pioggia: il Nanos, lì in faccia, pare voglia precipitarsi sul villaggio! Finalmente il sole riappare: rimonto in sella, sono a Sesana, a Opcina, e, all'obelisco, tutto ad un tratto, giù in fondo... Trieste, l'Adriatico! Magnifico colpo d'occhio!

Calo giù in città con una strada addirittura orribile che mi amareggia il panorama. Che dico, *amareggia! sopprime* dovevo scrivere, perchè se non badassi alle centomila buche di che si abbella, con un palmo di polvere, la sullodata strada, andrei, senz'alcun dubbio, altrettante volte a gambe levate.

Trieste è ormai una grande città con vie spaziose e lastricate come in Toscana; ha un porto floridissimo per cui l'Austria ha speso *trenta milioni* di lire. E' bellissima la Piazza Grande col Municipio, col palazzo del Lloyd Austriaco ed altri, e altrettanto bello e animato il corso, specialmente la sera, con bei negozi. Pittoresco il *Canal Grande*, sempre stipato di piccoli velieri: somiglia un po' al Canale di Viareggio.

Da Venezia a Tortona.

Da Trieste a Venezia ho traversato l'Adriatico in piroscafo, non senza un terribile nubrifragio, con tuoni, fulmini e pioggia a catinelle, che ci ha colpiti di fronte alla laguna di Grado; ma poi il vento tutto ha fugato, e un bel sole è tornato a risplendere rasserenando e l'orizzonte e i volti piuttosto scoloriti delle numerose signore e signorine che erano a bordo. L'*Ungaria* ha gettato l'áncora nel bacino di S. Marco con una giornata splendida.

Debbo dire di Venezia? Tutte le volte che torno a lei come un innamorato, la ritrovo sempre più affascinante. Chi non ha provato fremiti di commozione intensa dinanzi alle suggestive bellezze della incomparabile città dei dogi? Piazza S. Marco e il Canalazzo sono troppo noti in tutto il mondo.

Sbarco dal *vaporeto* a Fusina colla mia brava bicicletta e filo verso Padova lungo il Canale del Brenta. Molte ville a Dolo e alla Mira; ma (sarà forse il mio un modo di vedere esclusivamente soggettivo) le finestre senza persiane e con quelli sportelli, invece, così disadorni, comuni in tutto il Veneto, danno aspetto di povertà anche alle case più signorili.

Dopo Padova, (che ha un bellissimo e antico Palazzo comunale, il famoso tempio di S. Antonio, e, se proprio vi fa piacere, mettiamoci anche il *Caffè Pedrocchi*), il tempo si guasta.

Arrivo a Monselice colla pioggia, e la pioggia mi accompagna a Ferrara. La strada da Pontelagoscuro è fiancheggiata da sei, dico *sei*, file di paracarri. Scusate se è poco! Dedico il fatto a quelle egregie persone che nella *Rivista* dell'anno decorso mi dettero sulla voce difendendo questi inutili ingombri, affinchè si compiacciano giustificare la straordinaria, munifica abbondanza di cui la provincia Ferrarese ha dato sì raro ed incomprensibile esempio.

Ammirato il castello degli Estensi, il Listone e la Cattedrale, m'incammino sotto la pioggia verso Bologna, dove arrivo bagnato fino al midollo delle ossa.

Il tempo dispettoso migliora subito appena scendo all'albergo. Tanto meglio! Ne profitto andando a zonzo per la dotta *Felsina*, che non rivedo da cinque anni, e così passo in rivista via dell'Indipendenza, via Rizzoli, le due Torri, S. Petronio, piazza Vittorio Emanuele, ecc.

Ma la mia corsa si avvicina al suo termine. Il giorno appresso con una bellissima giornata esco da porta S. Felice, e percorrendo l'antica *Via Emilia* traverso Modena, Reggio e Parma, quest'ultima tutta affaccendata a ripulire le sue case nell'occasione dei prossimi Congressi, e vado a dormire a Borgo S. Donnino. L'indomani sono a Piacenza, ed in brev'ora a Tortona, dove rientro in casa dopo ventidue giorni di viaggio e duemila chilometri di strada. MARCO MATUCCI.

Lusitania della " Cunard ,, il più veloce transatlantico del mondo che ha compiuto la traversata da Queestown a Sandy Hoock in giorni 4 e ore 20.

I PIÙ BEI PUNTI DI VISTA D'ITALIA

Ecco altre risposte alla nostra domanda; ed altre ne dobbiamo rimandare al numero venturo, col quale chiuderemo assolutamente la nostra inchiesta.

Delle molte risposte pervenuteci, ne abbiamo dovuto scartare alcune perchè ripetizioni di rispo te già pubblicate; altre perchè troppo diffuse, sino a descrivere una città, una vallata, un lago, uscendo così del tutto dal programma; altre perchè erano vere monografie, pure qualchevolta interessanti e belle, ma del tutto spro orzionate allo scopo.

Ringraziamo tutti coloro che con tanto amore, e certo non senza frutto, collaborarono a questa rubrica.

29

IL BELVEDERE DI MONDOVI'

Dalla ferrovia Torino-Savona e precisamente dalla stazione di Bastia si stacca una linea secondaria su cui il treno, abbandonando a sinistra la valle del Tanaro ed i ricchi vigneti delle Langhe, sale ai poggi ondulati della bella Garzegna, entra in una oscura galleria e, nel risalutare il sole, saluta pure Mondovì dolce e ridente sul pendio d'un verdeggiante colle su cui campeggiano il Belvedere ad astro e la cittadella a tramontana, mentre Breo, la parte bassa della città, s'adagia mollemente al piano. Da questa si sale a Piazza su comoda funicolare dove in pochi minuti si è sul Belvedere a 559 metri sul mare. Eccolo il più bel punto di vista che io conosca:

La pianura padana, la collina delle Langhe, la montagna coi suoi pascoli e colle sue roccie, ed infine la lunga catena delle Alpi ivi gareggiano in un armonioso insieme a formare il più splendido quadro naturale ch'io abbia potuto ammirare.

La Torre di Mondovì.

Descriverlo è impossibile; dirò solo che l'ultima volta che fui lassù era una sera in sul tramonto. La vasta pianura del Po, a me dinanzi, era già fra l'ombra turchina della sera ed alla sinistra dalla eccelsa cima del Monviso scendevano caldi raggi di luce che riflettendosi sulle sommità delle colline Cevesi ove diritte apparivan le Torri di Castellino e di Lesegno, indoravano le vigne ed i boschi sottostanti: e come la pianura si faceva man mano più oscura, il Rocciamelone, la Levanna, la Bisalta, le montagne tutte apparivano d'un bell'azzurro limpido e delineante coll'orizzonte di fuoco tutta una intagliatura fra cielo e terra dal Mondolè fino giù giù pel Gran Paradiso. il Cervino ed il Monte Rosa formando al quadro una tal maestosa cornice cui la bellezza e la grandiosità è impossibile a descriversi. E ciò non è tutto, chè quando l'occhio, affaticato, volge tranquillo al colle, vede allora rincorrersi le colline delle Langhe che protendono il fianco alla gran pianura padana e, ricche di vigneti lunghi e tortuosi, vanno ricoprendosi d'un verde manto che va man mano aumentando fin su, su verso le falde del Mondisio ove la vegetazione si fa così fitta e d'un verde così intenso da nascondere e case e monti in modo che l'occhio non scorge più altro che vegetazione. E ciò non è tutto ancora, chè quando l'occhio si abbassa fin sotto al Belvedere appaiono allora i vigneti della bella Garzegna che si interrompono solo per lasciar scorgere qua e là pittorescamente, ora in alto, ora in basso, casette bianche, villine rosse, palazzine serie che sembran disabitate, cascine brune raggruppate o piccole bianche casette isolate e nascoste capricciosamente dall'edera e dalla vite ove lo sguardo si ferma scrutatore e la mente fantasticando segna la tranquillità fisiologica d'una vita semplice e quieta.

Agostino D'Ermena.

30

SIRMIONE.

Gl'italiani hanno i più meravigliosi luoghi del mondo in casa propria; e ciò non ostante vanno a cercare il bello a Nizza o nella Svizzera.

Uno di questi luoghi è proprio Sirmione. Vi si può accedere per una comoda carrozzabile che si dirama dalla Brescia-Verona un po' dopo di Rivoltella (borgo con stazione ferroviaria della Linea Milano-Venezia) o da Desenzano o Peschiera col piroscafo.

Il Castello di Sirmione.

Questa strettissima penisola si allarga un po' verso la punta tanto per dar posto al paesello, dove, prima d'entrare, ci si affaccia l'imponente castello degli Scaligeri; poi, proprio nella parte estrema, tra un bosco d'olivi le famose "Grotte di Catullo,, grandioso avanzo della magnificenza di Roma.

La vista che si gode di lì sopra il lago di Garda è sublime: si esclamerebbe con Catullo

Salve, o venusta Sirmio...

o col Carducci:

...La verde Sirmio nel lucido lago sorride
fiore de la penisola.

Quel panorama meriterebbe proprio di esser goduto un po' più dai nostri turisti, come già fanno, e non da poco tempo, i turisti tedeschi, che hanno, si può dire, piantate le loro tende nel "Garda argenteo,,.

Antonio de Toni.

31

CITTA' DELLA PIEVE

Da Città della Pieve si gode uno dei migliori panorami d'Italia.

Chi è stato in quella cittadina ridente dell' Umbria, patria di Pietro Vannucci, detto il Perugino, con le sue vie diritte, tutta gaia e linda, con le palazzine che sembrano nidi di fate, ne riporta una dolce impressione.

Che dire dello splendido viale Icilio Vanni da dove l'occhio spazia su d'un panorama superbo e incantevole? Da un lato il Monte di Cetona si erge sopra le colline che gli fanno da base, e lancia in alto la sua snella vetta quasi per isfidare il cielo; dall'altro il Monterale indorato continuamente dal sole, e poi una lunga catena di colli che chiudono l'interminabile pianura, che si distende ai piedi del colle dove sorge Città della Pieve a 508 metri sul mare. Il lago Trasimeno, che chiude a nord il panorama, sempre calmo e tranquillo, con le sue acque limpide che si confondono con l'orizzonte, aggiunge ancora maggior splendore a questo quadro della natura così suggestivo. Il torrente Astrone scorre lento e silenzioso parallelo alla ferrovia, e sembra un lungo nastro d'argento che riflette i raggi del sole e rompe l'uniformità della pianura sempre verde e rigogliosa.

Città della Pieve.

Non parlo poi dei monumenti d'arte che racchiude questa vispa cittadina, poichè basta solo dire che vi sono tutti i capolavori del Perugino.

Oh se molti e molti che girano l'Italia per diletto e per gustarne le bellezze, dessero una scorsa a questo cantuccio adorato dell'Umbria direbbero di aver visto uno dei più bei punti della nostra cara patria.

Basiliotti Nazzareno - Foligno.

32

MONTE CONERO.

Io pure voglio dare il mio contributo alla geniale rubrica della *Rivista Mensile*, e per quanto modesto spero varrà a far conoscere uno dei luoghi d'Italia da cui si gode un magnifico panorama. Voglio dire di Monte Conero (metri 570 circa) a pochi chilometri da Ancona.

Vi si accede da Ancona mediante un'ottima strada ciclabile fino al Poggio, paesetto sulle falde del detto monte, e di qui si sale fino in cima in pochi minuti a piedi. Di lassù si gode un magnifico panorama di buona parte della provincia di Ancona. Verso sud in vetta di ubertose colline sorgono ridenti paesi: Camerano, Offagna, Castelfidardo, Loreto, Osimo, e più lontano Recanati. Verso ovest si vede Ancona con buona parte della spiaggia fino quasi a Pesaro e verso nord ed est il mare, l'azzurro Adriatico che viene a frangersi sulle ridenti spiaggie di Porto Recanati, Numana, ecc. Sotto al monte, che scende quasi a picco sul mare, si scorge un basso lembo di terra su cui sorgono una pittoresca torre, il forte napoleonico, e la chiesetta di Porto Nuovo, un vero gioiello d'arte medioevale.

Il Semaforo di Monte Conero.

E' consigliabile partire da Ancona la mattina presto, per godere, specialmente in avanzata estate, uno splendido levar del sole.

Vicinissimo al monte esiste un altro pittoresco luogo, che è il paesello di Sirolo.

Fazio Fazioli - Ancona.

33

MONTE MAGGIO (Bertinoro).

In uno di questi autunnali tramonti di viola così dolcemente malinconici io vi conduco quassù, a poco più di 300 metri d'altitudine, sotto l'ombra severa dei cipressi, in un mite soggiorno che ospitò nei tempi andati una famiglia d'asceti, ad ammirare l'ubertosa pianura romagnola, spingere lo sguardo, oltre la striscia nereggiante della pineta ravennate, sull'Adriatico e intravvedere come in una vaporosa visione, le lontanissime coste della Dalmazia.

L'occhio corre e si bea " dall'azzurra visione ,, di San Marino, alla città d'Isotta e dei Malatesta, da Cesena " donna di prodi ,, alla turrita città degli Ordelaffi, e oltre il Lamone ed il Santerno verso la culla dei Bentivogli, su tutte le cento sorelle romagnole allineate lungo la grande arteria della via Emilia.

D'accanto sorge Bertinoro "alto ridente,, festante di vigneti e ricco d'acque ferruginose, poi " affacciata al suo balcon di poggi ,, la chiesetta del canto del Carducci ed infine l'" arduo cipresso, di Francesca, ripiantato dal poeta della terza Italia sul posto istesso dell'antico atterrato da un fulmine, che, "quasi accennando,, *agile e solo vien di colle in colle.*

Monte Maggio con effetto di neve.

Aldo Spallicci - Forlì.

34

MONTI LESSINI.

In generale, luoghi incantevoli per panorami splendidi e vasti orizzonti sono i monti *Lessini* in provincia di Verona. Ma, senza salire alla *Tomba* (m. 1766), anche dalle sommità del monte *Bosimo* a m. 1357 e del Corno d'Acquiglio a m. 1546 (con un cammino rispettivamente di un'ora e di tre ore da Erbezzo), lo sguardo si posa dolcemente a sud-ovest sul lago di Garda, laggiù verso Desenzano e Peschiera; a sud, dopo Mantova, ben visibile, s'estende la pianura del Po, dove, di solito, poco si scorge per i vapori acquei, e si arresta là sulla catena dell'Appennino, ben distinguendo il *Cimone*. — A sud-est, poi, lo sguardo si spinge e si perde oltre Rovigo.

Massimiliano Massella.

35

IL CASTELLO FARNESIANO A VALENTANO.

Per mio conto ritengo se non il più bello, certo però fra i migliori punti di vista, quello che si gode dal culmine della ottagonale torre del bel castello Farnesiano sito in Valentano, provincia di Roma, circondario di Viterbo, a 549 metri sul mare.

La vetusta rocca dei duchi Farnesi, un giorno signori dell'ex ducato di Castro, dove essi godevano passar l'estate

Valentano.

(specie Pier Luigi il seniore padre del Pontefice Paolo III), sorge nel punto più elevato del paese, per modo che il suddetto torrione, che maestoso si erge sopra la medesima, può dominare un vastissimo orizzonte, dei più incantevoli. Infatti dalla sua sommità, mentre da un lato si ammira il pittoresco lago di Bolsena (tanto caro per le sue anguille a Martino IV e decantato da Annibal Caro, segretario dei Farnesi), dall'altro lato si scorgono l'azzurro Tirreno e la lontana isola del Giglio. Splendide ed immense vallate attorniano il colle, ed il turista resta ammaliato davanti sì bel panorama incorniciato dal mare, dal lago, dalle opaline montagne del Senese e dalle nevose creste degli Appennini.

Angela Rosati di Carlo.

36

MONTE CERVIALTO.

Il più bel punto di vista d'Italia?... Quello che, finora, mi ha fatto maggiore impressione? Monte Cervialto!

Siamo a circa 2000 metri dal livello del mare: è da tale sommità che si gode uno dei punti di vista più belli d'Italia. Ai nostri piedi, innumerevoli i paesi della provincia di Avellino; più in là quelli del Salernitano e del Cilento. E poi il Vesuvio; e le catene dei Monti Lucani, e dei Monti Calabresi, e di quelli della forte Basilicata, col Vulture, isolato e ammaliante. E il Sabato, e il Calore, e le sorgenti del Sele, e altri fiumi, in tortuosi argentei nastri si svolgono placidi fra tali catene. In fondo, lontano lontano, dalle due parti, i due mari.

Nelle mattine serene, e prima del sorgere del sole, si scorgono le coste della Dalmazia e quelle del Montenegro.

A. Rispoli - S. Angelo dei Lombardi.
Console del Touring.

37

LO STRETTO DI MESSINA.

Chi dalla valle del Po — abituato alle estese pianure domate dalla agricoltura, alle città bigie stridenti di officine — corre la penisola e per la prima volta monta sul *Ferry-Boats* che va in Sicilia, ammira certo con piacere infinito una fra le più belle vedute italiane.

L'isola ubertosa " ...ove germoglia il cedro — dove tra foglia bruna, l'arancia scintillar fa l'oro ,, si estende bella veramente a quattro chilometri soli oltre il mare azzurro e fra il sole che copiosamente la inonda di luce vivissima.

Sorge dal mare con riviere cupe di vegetazione, s'innalza maestosa al nodo di Antennamare e da un lato degrada con torre di Faro al Tirreno e dall'altra s'allontana ad immergere nel mar Jonio le balze dei ripidi contorni che la distanza gradatamente scolora e fra le quali fa capolino l'Etna accuminato. Intorno le coste Sicula e Calabra verdeggiano di giardini di aranci, macchiati qua e là dal candore delle piccole case isolate presso cui l'ornamento elegante di qualche palma sta a ricordare che ivi è il dominio del sole e del calore; lontano in fondo all'orizzonte si perde il *continente* e s'incurva quasi ad abbracciare e proteggere il lembo di terra sfuggito.

U. Ferraroni.

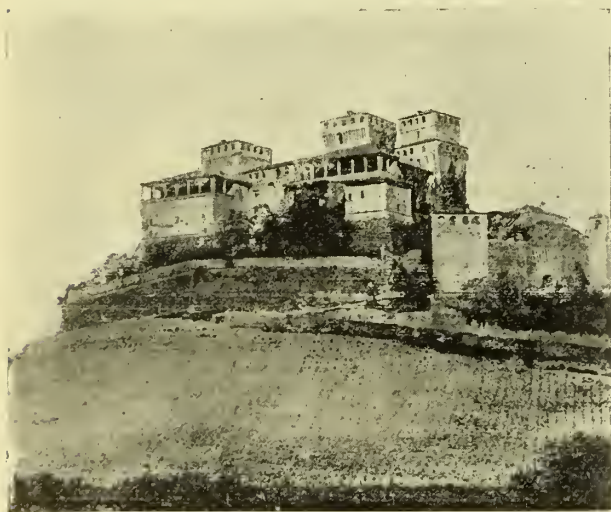
Da un Castello all'altro

Castello medioevale di Torchiara.

Questo castello fu fabbricato nel 1448 da Pier Maria Rossi, capo in allora di questa illustre famiglia parmense quando dal governo delle parti dell'Adda, ove era stato a nome del duca di Milano, tornò nel parmigiano. Costruito sulle rovine dell'antico forte, ove avevano combattuto i suoi maggiori, sorge in mezzo alla fertile vallata del Parma, contrafforte delle ultime pendici dell'Appennino, donde la vista spazia sulla grande pianura emiliana lombarda, incorniciata all'orizzonte dalle Alpi.

Sulla porta d'ingresso è l'iscrizione:

Invocato il nome de la redemptrice di cui pronome porto io Pietro Rosso fondai sta rocha altiera et Felice M. de' magio quarantaocto era il corso C. C. c. C. C. et cum divino aiuto fu perfecta avanti chel sexanta fosse scorso.

Impiegò dunque 12 anni circa alla edificazione durante la quale Pier Maria faceva costruire nel recinto del castello la chiesa di S. Lorenzo, ed ebbe l'investitura dal duca di Milano nel 1470.

Castello di Torchiara.

La rocca, avente mura solidissime, è munita di quattro torri. Ottimo è lo stato attuale del castello, dove si ammirano sale dipinte da Cesare Baglioni e da altri della sua scuola. Celebre, per l'argomento e la bizzaria del lavoro, è la così detta *Camera d'oro*, che avida mano ebbe a deturpare raschiandone le ricchissime dorature. Essa esprime la storia degli amori di Pier Maria Rossi con Bianchina Pellegrina Comense, moglie del nobile milanese Melchiorre d'Arluna, che Pier Maria amò svisceratamente quando era alla Corte degli Sforza. Avvenuto nel 1476 l'assassinio di Galeazzo Maria, il Rossi, fuggendo la persecuzione dei nemici e la sorte di Cicco Simonetta, ministro della vedova duchessa Bona, si salvò nei propri feudi. Parrebbe che allora l'amata Bianca, sotto le vesti di pellegrina, e truccata da mora, venisse a ritrovarlo nel castello di Torchiara e che quivi abitasse alcun tempo, vivendo ancora la moglie di lui Antonia Torelli, magnanima signora che egli sposò giovinetto di 15 anni.

La volta di detta camera d'oro è a crociera, nel cui centro appare il nome di Gesù, e ne' quattro campi vedesi la pellegrina sotto un cielo azzurro, da cui piovono fiammelle d'oro, e in una campagna sparsa de' villaggi e castelli posseduti dal Rossi. La pellegrina raffigura Bianca, o perchè ella veramente apparisse innanzi all'amante così travestita, o perchè con quella divisa si volesse fare allusione al cognome paterno di lei.

Di sotto il fregio che separa la vôlta dalle quattro pareti della stanza vedesi in ciascuna di queste, in alto una rappresentanza amorosa con Pier Maria e Bianchina. Altro bel fregio gira intorno, tutto quanto effigiato di rossi cuori uniti a due a due, tra quali leggesi — *digne et in aeternum* — e dal fregio scendendo al pavimento, spiccano ornati a scacchi in terra cotta, ne' quali si vedono le cifre de' due amanti, lo stemma Rossi, i due cuori congiunti col motto — *nunc et semper* — e la torre di Roccabianca, che Pier Maria fondò e così chiamò ad onore eterno della sua bella.

Ingresso al Castello di Torchiara.

Nel centro della parete che si appoggia al loggiato Pier Maria e Bianchina sono ritratti di profilo miranti a un tempio, ove su di una colonna ergesi Cupido; nella parete di faccia Bianchina incorona di lauro Pier Maria che le si inginocchia davanti; nella parete del camino Bianchina dà la mano al Rossi; nell'ultima riccamente abbigliata lo mira armato di ferro.

Alla torre della Camera d'oro ed a quella di S. Nicomede si appoggiano due vaghissime loggie aggiunte al castello nel secolo XVI.

Il nome di Torchiara, anzichè da torre (Torrechiara) deriva da torchio, leggendosi negli statuti di Parma, ed in altri antichi documenti *Torcularia* o *Torclaria*, non già *Turrisclara*.

Porticato nel cortile del Castello di Torchiara.

Questo castello cadde nelle mani di Lodovico il Moro l'anno 1483; dopo alcune vicende fu dei Pallavicini, indi degli Sforza di S. Fiora, poscia de' duchi Sforza Cesarini e de' Torlonia di Roma; attualmente è del cav. Cacciaguerra di Savigliano.

Torchiara, che fu la dimora preferita dai Farnesi, ed in special modo di Alessandro e del figlio suo Ranuccio I, il quale vi si recò con tutta la corte nel 1600, dopo avere sposata Margherita Aldobrandini, rimane ancora oggi uno de' più belli esempi dell'architettura militare del secolo XV ammirabili non solo in Emilia, ma anche in Italia.

Tutto è mirabilmente ricamato in questa bella sede d'onore. Nel pavimento della Cappella il grosso marmo cela il sepolcro dove furono calati i due corpi de' fedeli amanti. Il castello d'intorno è deserto e silenzioso; eppure non si prova la mestizia che stringe l'anima nelle altre rocche. Il fascino dell'arte è quì di sollievo e diletto: essa sopravvive a tutto sempre lieta e sempre consolatrice.

C. U. Gabbi.

LE STRADE

Un nuovo tronco di rotabile sul Lago di Como.

La strada che scende da Chiavenna — punto di congiunzione della Val di Spluga e della Val Bregaglia — costeggiando le spumose e torbide acque della Mera e poi quelle tranquille ed azzurrognole del lago di Mezzola, viene a sboccare nel « Pian di Spagna ». Quivi giunta, appena oltrepassato il vecchio alveo dell'Adda, si divide in tre bianchi rettifili uno dei quali devergendo a destra, dopo aver attraversato il piano e varcata con un ponte in ferro la Mera, raggiunge l'ampia distesa azzurra del lago di Como e lo costeggia,

La prima galleria.

seguendone la riva, addentrandosi nelle insenature, girando gli speroni rocciosi.

Oltrepassato il piccolo paesello di Gera (il primo che s'incontri dopo la traversata del piano di Spagna), la strada corre diritta, un po' lontana dal lago, ma sempre in vista di esso e della riva di contro, sulla quale s'adagia Colico, e s'eleva imponente la massa del Legnone; e attraversa la grossa borgata di Domaso e quella più importante e pittoresca di Gravedona colla grandiosa *Villa del Pero*, dalle quattro artistiche torri, e colla chiesa di S. Maria del Tiglio, risalente al VI secolo, adagiata sulla riva. Poi si abbandona il lago, si corre in mezzo a un'ampia distesa di campi, e non lo si rivede che a Dongo, dove la strada per l'addietro si arrestava quasi impaurita davanti alla rocca di Musso che emerge alta dal lago quasi a sbarrare il passo.

Dongo, ove ha termine la strada.

Ora il desiderio tant'anni vagheggiato di una rotabile che congiungesse Dongo con Menaggio è finalmente soddisfatto, e la strada corre sinuosamente lungo l'industriosa ed incantevole plaga e porta i suoi benefici ai vaghi paeselli che popolano le sue rive verdeggianti e che già vantano fiorenti opifici.

La rupe di Musso è stata minata, e la strada vi si arrampica arditamente, sostenuta da alti muraglioni e da solidi ponti, a perpendicolo sulle acque oscure del lago; attraversa — bellissimo contrasto — un ombroso boschetto facente parte del giardino Manzi — degno di una visita per la singolarità della postura — e porta con una ripida discesa in mezzo a Musso dalle case caratteristiche a lunghi porticati ricordanti i tempi famosi del « Falco della Rupe ». Artisticamente bella è pure la chiesa in istile lombardo, che appare isolata in fondo al viale con a lato l'alto campanile.

Più avanti, appena oltrepassata la frazione Bellera, se ne scorge un'altra meno severa di quella, ma anche più pittoresca, perchè adagiata sulle rive del lago collo svelto campanile da un lato, orgoglioso di mandare al vento il suono gaio del nuovo coro di campane. E' la chiesa di Pianello, che sparso sui pendii del monte, nascosto come è tra le fronde degli annosi castani, quasi non è avvertito da chi transita anche perchè istintivamente si affretta il passo, desiderosi di sormontare le due brevi punte che si protendono nel lago

Musso colla Rocca.

per godere del panorama che esse ci nascondono; ed è davvero un bellissimo colpo d'occhio, degno di un pennello quello che ci si affaccia appena raggiunta la svolta della strada: lo sguardo spazia sopra la lunga distesa del lago e scruta là in fondo il promontorio di Varenna, che verde e cupo si stacca ed esce dalla lieve cortina di nebbia che vela e scolorisce la lunga distesa

Pianello, chiesa e imbarcadero

di monti vagamente perdentesi lungo il ramo di Lecco in fondo al quale fanno capolino da un lato i tre corni di Canzo, dall'altro il profilo singolare del Resegone. Le sponde di Bellano, il lungo delta del Varrone su cui s'adagia Dervio completano il vasto quadro, che diviene artisticamente poetico quando varcata una punta rocciosa ci appare il caratteristico campanile della chiesa di S. Vito, isolata alla riva del lago e un tempo circondata da un chiostro ora quasi scomparso. Poco lontano sorge un rumoroso incannatoio.

Da qui si può scorgere benissimo un lungo tratto della strada che dovremo percorrere e che continua

Chiesa di S. Vito.

diritta scavata nella roccia di una balza del Bregagno, protendentesi nel lago quasi a congiungersi colla sponda opposta. Quando avremo toccato l'ultimo svolto che si scorge vedremo quanto il nostro occhio ci ha ingannato; e infatti Dervio appare pittoresco al di là del lago, ad una distanza mai più pensata.

Un rapido svolto della strada ci addentra in un'amena e quasi alpestre insenatura, verde di prati e sparsa di giovenche pascolanti. Sul lato opposto della valletta un turrito e merlato castello del XIII secolo, circondato da un bel parco, rammenta le glorie della famiglia Della Torre Rezzonico che diede parecchi uomini celebri ed un papa, Clemente XIII. Il paese, che prende nome da questa famiglia illustre, si stringe intorno al castello formando un denso agglomeramento

Il Castello a Rezzonico.

di casolari cinto in alto dalla carrozzabile che con una ripida discesa si porta di nuovo sulla riva e corre poscia pianeggiante rasentando la chiesa e i casolari di Santa Maria e parecchie ville signorili dagli ombrosi giardini e raggiunge Acquaseria, piccolo comune al piede della Grona, caratterizzato dai due alti comignoli dell'importante cappellificio. All'uscita del paese appare in fondo il promontorio di Bellagio e quello di Menaggio in parte ancora nascosto dal Sasso Rancio che si protende nelle acque azzurre, e sul quale chiaramente si delinea la bianca strada che diviene sempre più ardita e in certi punti entra nella viva roccia con gallerie più

Fra Acquaseria e Menaggio.

o meno lunghe. Bello è il soffermarvisi a goderne l'ombrosa frescura e il superbo colpo d'occhio che presentano i paesaggi or gai e sereni dei villaggi, or imponenti e paurosi delle roccie che si vedono limitate dagli oscuri imbocchi delle gallerie e forse per questo fatti più nitidi.

L'ultima galleria ci porta in vista di un nuovo quanto inaspettato quadretto sul cui sfondo si adagia Nobiallo

col suo campanile pendente, mentre nelle acque del piccolo seno riposano tre torpediniere da costa che la sera lanciano dappertutto fasci di luce elettrica a scovare i contrabbandieri. Da Nobiallo a Menaggio la strada è breve e già da tempo costruita; essa prosegue oltre fino a Tremezzo dove si cambia in un'aspra mulattiera fino ad Argegno. I progetti per renderla carrozzabile e così congiungere Como con Colico sono già fatti e la « Commissione strade » del Touring Club Italiano è stata chiamata a pronunciarsi in proposito.

E' augurio di tutti che ai progetti tengano dietro prontamente i fatti e che una volta aperta questa importante comunicazione, gli Italiani abbiano ad accorrere più numerosi che non ora a visitare le molteplici e svariate bellezze offerte da questo tratto del Lario da me descritto, ora specialmente che l'accesso ne è facilitato da una strada veramente ottima già conosciuta e percorsa da numerosi turisti forastieri i quali — dobbiamo confessarlo — meglio di noi stimano ed apprezzano le bellezze di casa nostra.

GIUSEPPE ROBBIATI.

Lo sviluppo attuale della viabilità ordinaria in Italia

La Direzione generale di ponti e strade ha presentato al Ministro dei lavori pubblici la relazione sui servizi da essa dipendenti per l'esercizio 1906-07. Da essa si possono desumere le più recenti notizie sullo sviluppo attuale della nostra viabilità ordinaria, notizie riferite al 30 giugno 1907.

La relazione è divisa in tre parti che riflettono rispettivamente le strade nazionali, provinciali e comunali, e delle risultanze più importanti riteniamo interessante dare sommario accenno.

Strade nazionali. — Al primo luglio 1907 le strade nazionali erano in numero di 101 con uno sviluppo complessivo di chilometri 7798.

Tale rete, escludendo chilometri 1137, assunti solo recentemente dallo Stato, importò per l'esercizio scorso una spesa di lire sei milioni circa, il che dà un costo medio chilometrico di L. 890.

Al servizio di una tale rete si trovano 2203 cantonieri di cui 264 col grado di capo-cantoniere, nella ragione media quindi di un cantoniere ogni tre chilometri. Il salario medio annuo dei cantonieri è di 682,80.

Per sistemazioni straordinarie di queste strade si spesero circa L. 200 000; ma tali lavori avranno maggiore impulso in avvenire essendovi con recente legge stanziato dal Parlamento un fondo di L. 1 305 000 per lavori da ripartirsi in 13 provincie.

Spese assai più rilevanti si sono rese necessarie in molte strade per effetto dei danni ad esse arrecati dalle alluvioni e frane verificatesi negli ultimi inverni. Secondo le notizie fornite dal Genio Civile occorrerebbero a questo scopo non meno di 10 milioni.

Il Ministero ha ritenuto una tale spesa informata a criteri di eccessiva larghezza ed ha perciò ordinato nuovi studi.

La relazione accenna quindi al lavoro già compiuto dalla Commissione nominata nello scorso febbraio con l'incarico di esaminare gli ordinamenti attualmente in vigore per la manutenzione delle strade nazionali e di proporre le opportune modificazioni.

I nostri lettori ricorderanno che la nomina di questa Commissione è stata promossa appunto in seguito ad alcune istanze fatte dal Touring sulla viabilità. Di essa fa parte un rappresentante del Touring, e noi ce ne siamo occupati in un articolo dell'aprile scorso.

La Commissione ha già compiuto un esteso lavoro preparatorio per mezzo d'inchieste sulle varie provincie, presso gli Uffici del Genio Civile e gli Uffici tecnici provinciali; ed ora colla scorta dei dati raccolti si accingerà a compiere il mandato ricevuto.

Strade provinciali. — Colle varie leggi del 1869, 1875 e 1881 veniva stabilita la costruzione di circa 10 000 chilometri di nuove strade provinciali con una spesa di circa 190 milioni, alla quale concorre lo Stato con 86 milioni.

Nell'esercizio scorso per tali opere furono erogati dallo Stato circa 6 milioni.

In complesso al 30 giugno scorso si potevano considerare quasi compiute le opere stradali contemplate dalla legge del 1869 e molto avanzate quelle della legge 1875. Parecchie opere invece previste dalla legge del 1881 non sono ancora iniziate e tutte sono arretrate per insufficienza di mezzi, le previsioni di spesa essendo risultate, all'atto pratico, inferiori di molto al costo effettivo dei lavori.

Le ultime leggi del 1902 e del 1907 provvidero a mettere a disposizione delle strade provinciali maggiori mezzi; ma ben altri ne occorreranno per condurre a termine le costruzioni delle strade provinciali già da tempo decretate con provvedimenti legislativi.

Delle spese di manutenzione delle strade provinciali, la relazione non si occupa essendo esse di competenza della provincia.

Strade comunali. — La costruzione delle strade comunali è regolata dalla legge 30 agosto 1868, della quale però fu sospesa per ragioni finanziarie, l'applicazione, con la legge del 1904 che limitò il sussidio dello Stato alle sole strade, le quali a quell'epoca fossero ultimate od in corso di costruzione, o per lo meno ne fossero in corso le pratiche per gli appalti.

Dopo un decennio di sosta, migliorate le condizioni del bilancio, si provvide colla legge del 1903 a dare nuovo impulso alla viabilità ordinaria favorendo la costruzione di strade comunali con preferenza a quelle destinate ad allacciare i comuni alle stazioni ferroviarie od agli approdi marittimi o lacuali più vicini.

A queste strade lo Stato concede un sussidio del 50 per cento della spesa di costruzione e la provincia il 25 per cento, di guisa che la spesa a carico dei comuni si riduce a un quarto.

In base a questa legge vi furono 304 domande per richiedere la costruzione di 2838 chilometri di strade comunali; ne furono accolte 117, respinte 38 e le altre 149 sono in corso di esame.

I sussidi assegnati e concessi ammontano a lire 4 600 000.

Alle strade comunali della Basilicata e delle Calabrie hanno provveduto leggi speciali con fondi speciali.

Nel decennio dal 1897 al 1906 lo Stato concesse sussidi per strade comunali per una somma complessiva di L. 8 370 000.

Con provvedimenti speciali si sono disposti sussidi:

a) alle provincie ed ai comuni danneggiati dalle alluvioni e dalle frane L. 4 485 000 a tutto il 1906-07;

b) alle provincie e comuni danneggiati dalla eruzione vesuviana, L. 4 000 000;

c) ai comuni della provincia di Aquila danneggiati dal terremoto, L. 550 000.

Tutte le cifre che noi abbiamo riassunte sono invece particolareggiatamente specificate in numerosi prospetti e tabelle contenute nella relazione.

Cosa non frequente, la relazione è stata presentata con lodevole sollecitudine appena finito l'esercizio; essa è compilata colla maggiore diligenza e potrà servire di norma per ulteriori, ed anche più completi lavori.

***

Ed ora due parole di commento sul contenuto della relazione. L'impressione che si riceve dall'esame attento dei dati esposti è che se non mancarono provvide leggi per il completamento della viabilità, ad esse non cor-

risposero affatto i mezzi finanziari corrispondenti per attuarli.

Delle tre leggi ricordate per il completamento della viabilità provinciale, è appena se si può dire attuata quella del 1869 a quasi quarant'anni di distanza; sono invece ancora da compiersi dopo oltre un trentennio le opere stradali contemplate dalla legge del 1875, e notevolmente arretrate ed in grande parte non ancora iniziate dopo ventisei anni quelle previste dalla legge del 1881.

Per le strade comunali la provvida legge del 1869 si dovette tenere sospesa per oltre un decennio per mancanza di fondi e si dovette poi temperarne l'esecuzione con misure restrittive. Colle altre recenti leggi si tentò è vero di provvedere stabilendo sussidi in larga misura per riunire i comuni agli scali ferroviari e marittimi, ma l'attuazione procede lenta perchè i sussidi stanno scritti nella legge ma mancano i fondi per soddisfare alle varie domande.

Per le stesse strade nazionali vedemmo impo si rilevanti spese per i danni arrecati dalle alluvioni e frane, ed il Ministero sospende l'attuazione delle opere perchè ritiene i preventivi del Genio Civile ispirati ad eccessiva larghezza; ora è lecito dubitare se veramente i vari Uffici del Genio Civile concordemente abbiano potuto eseguire i loro apprezzamenti; è assai più probabile che sia la mancanza dei fondi che abbia ispirato di dilazionare i lavori; e così questo tergiversare e ritardare lavori che hanno carattere di assoluta urgenza, che sono vivamente reclamati dalle popolazioni interessate non può avere per conseguenza se non un aggravamento nei danni ed una conseguente maggiore spesa.

La conclusione è che per la viabilità si fa qualche cosa, ma ancora poco, troppo poco; non basta fare delle leggi che promettono molto, per poi negare, lesinare, diluire in troppi esercizi i fondi per attuarle; il concetto che la viabilità è il primo fattore della prosperità di un paese deve essere tenuto presente non solo nelle leggi ma ancora in un assegnamento largo e continuato dei mezzi necessari per attuarle.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Ancora la Galleria della Traversetta

Ci scrivono da Saluzzo che all'imbocco della Galleria della Traversella (di cui abbiamo parlato nel numero precedente) sul versante italiano verrà posta la lapide seguente:

Questa via nel seno de l'Alpe — Ludovico II Marchese di Saluzzo — Con audaci intenti di civile progresso — Apriva al commercio fra Marchesato e Provenza — Dal 1475 al 1480 — Tempo, incuria, guerre, diffidenze — Ripetutamente rendevano e mantenevano impraticabile — Anche perdendo dell'autore il ricordo — Che Luigi Vaccarone — Nel 1881 documentò alla storia — Cooperante il nepote Marchese Marco — Deputato di Saluzzo — Contribuendo il Governo Italiano e la Provincia di Cuneo — Comuni e Società sportive d'Italia e di Francia — La sezione Monviso del C. A. I. — Addì XXV Agosto 1907 — Riapre passo sicuro agli emigranti — Legame novello fra le ingrandite sorelle latine. U. V.

Le strade della Sicilia

Sarà prossimamente presentato alla Camera un progetto di legge per venire in aiuto delle provincie le cui strade furono nell'inverno scorso danneggiate dalle frane.

Riceviamo e pubblichiamo per debito d'imparzialità.

« Nel terzo capoverso della prima colonna, nel quarto della seconda colonna e nel primo dell'ultima colonna dell'articolo pubblicato da codesta pregiata Rivista pel mese di settembre, intitolato « Come si prepara un Circuito » è accennato in modo tutt'altro che lusinghiero allo stato delle strade componenti il circuito di Brescia prima che ne assumesse la manutenzione l'ing. cav. Gola.

Per dovere d'ufficio devo quindi pregare codesta Onorevole Direzione a voler nel prossimo numero accennare ai seguenti fatti.

Col 1.° Aprile del corrente anno la manutenzione delle strade provinciali comprese nel Circuito fu assunta dall'A. C. M. per accordo dell'A. C. stesso con questa Deputazione Provinciale la quale cedette la manutenzione fino al 15 Settembre impegnandosi a contribuire nelle spese della manutenzione stessa per un doppio dell'importo consueto.

Allora venne redatto verbale di consegna delle strade suddette nel quale si riconosceva il loro buon stato di manutenzione.

Riguardo alla consistenza della massicciata delle strade provinciali l'egregio ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano incaricato dall'A. C. M. di esprimere un parere tecnico circa l'attitudine delle massicciate stradali a sopportare l'eccezionale prova cui dovevano essere sottoposte, in seguito a visita e ad assaggi fatti, mi scriveva:

« Mi è ben grato far e conoscere che questi saggi posero in evidenza la grande compattezza delle massicciate e l'ottima qualità della ghiaja impiegata nella manutenzione ».

E questo non è fatto speciale relativo alle due strade provinciali comprese nel Circuito di Brescia 1907, poichè nella maggior parte delle precedenti gare automobilistiche eseguite in Italia vennero percorse altre di queste strade provinciali con esito altrettanto buono come risultò sia da pubblicazioni sia da dichiarazioni fatte dagli organizzatori.

Con perfetta osservanza

L'Ingegnere Capo
FERDINANDO ZANARDELLI.

Contro la polvere — In questi ultimi tempi nello Stato di Washington si è proceduto nelle strade più frequentate, allo spargimento di olio per combattere la polvere. L'olio impiegato contiene il 40 per cento di asfalto e forma uno strato abbastanza resistente. Gli esperimenti sono stati tanto soddisfacenti che le strade saranno d'ora innanzi cosparse di olio due volte l'anno. Il prezzo del prodotto e del suo spargimento è di cinquecento franchi per miglio.

Ferrovie, Tramvie, ecc.

Tra la riviera Francese e quella Italiana. — Le ferrovie dello Stato hanno deliberato d'istituire dal 1.° Dicembre p. v. un nuovo treno di lusso fra Cannes e Roma, celerissimo e senza trasbordi al confine.

Tramvia Chivasso-Biella. — Con l'intervento delle principali notabilità della regione ebbe luogo a Cavaglià un convegno per discutere sul progetto di una tramvia a scartamento normale che da Chivasso per Rondissone-Cigliano-Borgo d'Ale-Alice-Cavaglià e Salussola giunga a Biella. Fu approvato un ordine del giorno con cui i Comuni propongono di unirsi in Consorzio per ottenere dal Governo la desiderata tramvia e la concessione del tracciato della strada provinciale.

Un esempio da imitare. — L'industre Guarcino, secondo quanto riferiscono i giornali della regione, intende provvedere da sè alla risoluzione dei trasporti costruendo una tramvia.

La ferrovia elettrica nella valle del Fontare. — Le riunioni avvenute in questi giorni, fra i delegati dei comuni e delle provincie interessate, i sussidi votati dalle singole Amministrazioni, la sovvenzione invocata dal Governo, tutto fa credere che questa ferrovia dallo stato di progetto diventi ben presto un fatto compiuto, segnando così il risorgimento economico di circa 30 comuni appartenenti al Consorzio Appulo-Sannitico.

Elettrovie e strade nella regione del Sarca. — Si tenne il 6 ottobre in Arco un'adunanza alla quale intervennero il podestà di Trento, Rovereto, Riva. Arco, Mori, Drò, Tenno, le Commissioni ferroviarie di Rovereto e Riva, un delegato del Circolo commerciale di Riva, e vari deputati al Parlamento ed alla Dieta. Assistevano i capitani distrettuali di Riva, Trento e Tione. Eletto a presidente l'onor. Malfatti, ebbe luogo un animato scambio d'idee sull'ordine del giorno proposto dal podestà di Riva e si convenne di riguardare come programma ferroviario e stradale più urgente per la regione in parola l'esecuzione dei seguenti progetti: 1. *La elettrovia Trento-Sarche-Riva*; 2. *La elettrovia Sarche-Tione*; 3. *La trasformazione in linea a scartamento normale, e trazione elettrica con prolungamento fino a Rovereto, della attuale tramvia Mori-Riva*; 4. *La costruzione della strada carrozzabile Riva Ballino-Ponte delle Arche.*

Nei giorni 6 e 7 si tennero al Caffaro ed a Trento delle riunioni fra rappresentanti di Brescia e di Brenta per gli opportuni accordi per la elettrovia Brescia-Nave-Caffaro e Caffaro-Tione.

Servizi pubblici di trasporto con automobili.

FERRARA. — Fra pochi giorni sarà attivato nell'interno della città un servizio automobilistico, che sarà esteso alla provincia e fuori se l'esperimento darà, come non si dubita, buoni risultati.

BORGO S. GIACOMO (Brescia). — In una riunione di sindaci della plaga, presieduta dall'On. Gorio, vennero gettate le basi per l'istituzione di un servizio automobilistico che da Verolanuova faccia capo ad Orzinuovi toccando i paesi circonvicini.

IMOLA-FIRENZE. — Fu tenuta nell'ottobre scorso a Castel del Rio una riunione fra i sindaci interessati per tradurre in realtà l'iniziativa di istituire un pubblico servizio automobilistico da Imola a Firenze per Fiorenzuola. Sarà studiato e compilato un piano finanziario del progetto e frattanto avranno luogo le prove delle vetture.

ONEGLIA-ORMEA. — Tra poco sarà posto in circolazione l'automobile pel servizio pubblico e postale tra Oneglia e Ormea.

SASSUOLO-MONTEFIORINO. — Il Consiglio Comunale di Montefiorino ha votato all'unanimità l'istituzione di questo servizio automobilistico.

NOVELLARA-ROLO. — Fu inaugurata fino dal 19 Settembre scorso questa linea automobilistica che in prosecuzione della ferroviaria Reggio Emilia-Novellara, allaccia alla ferrovia stessa i Comuni di Campagnola, Fabbrico e Rolo.

VIGNOLA-GUIGLIA-ZOCCA. — E' stato attivato a titolo di esperimento questo servizio per cura della Provincia di Modena, che nel 1908 diventerà definitivo.

RECANATI-MACERATA e PORTO-RECANATI. — Il Consiglio Comunale di Recanati ha deliberato di bandire un concorso per un servizio automobilistico fra le località accennate. Pare che il servizio debba essere attuato non oltre il maggio 1908.

OSIMO-ANCONA — Il Municipio di Osimo in attesa del treno elettrico ha stabilito di attivare un servizio automobilistico fra la città e la stazione, e se questo darà buoni risultati, prolungherà fra Osimo e Ancona.

Dirigibili e Idroplani

Il dirigibile Zeppelin.

I nostri Soci hanno già avuto notizia degli esperimenti compiuti da questo maestoso aerostato, che misura ben 126 metri di lunghezza per 12 di asse traversale.

La prova che ottenne però il più clamoroso successo, fu quella effettuata il 30 settembre scorso; il dirigibile, con undici persone a bordo, alla velocità di cinquanta chilometri all'ora, si sostenne *sette ore* sul lago di Costanza.

La fotografia che riproduciamo è stata presa in Costanza mentre il dirigibile compiva le sue evoluzioni.

A destra si vede lo storico edificio del Concilio.

Un particolare: gli esperimenti del Conte Zeppelin rimontano dal 1899; essi hanno inghiottito completamente la sua fortuna personale di oltre 3 700 000 franchi.

Il conte Zeppelin non ha potuto continuare i suoi esperimenti che grazie all'appoggio finanziario del Kaiser, del Re di Wurtemberg e della nazione tedesca.

Il dirigibile *Nulli Secundus*.

Riproduciamo più sotto una fotografia mentre il dirigibile inglese faceva i primi esperimenti: esperimenti coronati dal miglior successo, perchè il dirigibile era riuscito a percorrere più di cento chilometri ritornando al punto preciso di partenza.

Purtroppo il 10 ottobre, mentre il dirigibile, calato presso il Crystal Palace a Londra attendeva che il vento,

appena allora levatosi, si calmasse, una raffica improvvisa lo abbatteva al suolo, riducendolo in modo da essere irriconoscibile.

Si annuncia la sua ricostruzione.

L'Idroplano Santos Dumont.

L'ultimo esperimento del nuovissimo apparecchio ideato da Santos Dumont ebbe luogo sulla Senna, al quai de Neuilly dove l'attrattive dello spettacolo aveva richiamato parecchie migliaia di curiosi.

L'Idroplano consiste in un galleggiante che sopporta il sistema di propulsione, motore ed elica, ed il pilota. Il galleggiante si compone di un fuso centrale di 8 metri di lunghezza, in tessuto gommato, gonfiato di aria compressa, e rinforzato da un'armatura interna. Due altri fusi somiglianti al primo, ma di dimensioni più piccole, sono collocati a sinistra ed a destra, ed estremano la stabilità dell'apparecchio.

L'Idroplano, rimorchiato fino a Levallois, diede prova di una stabilità assoluta. Esso verrà ancora esperimentato e poi, munito di un motore da 120 HP e dell'elica, sarà messo in condizione di fare esperimenti decisivi.

ALPINISMO

Una nuova Capanna degli Escursionisti Milanesi.

Malgrado il tempaccio, che infierì per tutta la giornata del 6 ottobre, riuscì egregiamente, per quanto compiuta sotto la pioggia incessante, l'inaugurazione della *Capanna Pialeral* (m. 1460), il secondo e nuovo rifugio della Società Escursionisti Milanesi.

La capanna (che costò L. 10 000, versate a soldo a soldo dai giovani amatori della montagna, ciascuno secondo le proprie forze, e tutti scevri da vanità personali), sorge, robusta e capace, nella località Foppa del Ger, sotto le alte verdi pendici della Grigna: e guarda le roccie della Grignetta, domina quasi tutta la Valsassina, e cerca in fondo la pianura, donde verranno ad essa, dopo il lavoro settimanale, a farle festa, di festa, i fidi alpinisti.

La Capanna Pialeral

Da Balisio e sino a poca distanza dalle Casere sale dolcemente una strada quasi carrozzabile, nella valletta dei *Grassi Longhi:* nome veramente poco alpinistico, perchè un uomo *grasso* e *lungo* alla montagna deve rinunciare. Dalla valletta il sentiero s'inerpica su traverso un boschetto, per seguire in fine la costa del monte sino alla capanna, alla quale si giunge da Balisio in poco più e da Pasturo in poco meno di due ore.

E circa 250 alpinisti, accompagnati sempre dall'acqua che cadeva e dal buon umore che saliva, giunsero la mattina del 6 lassù per l'inaugurazione del nuovo rifugio; e fra essi erano numerose ed ardite le giovani socie della *Mediolanum femminile*, accompagnate dalla loro infaticabile presidentessa Amelia Cavaleri-Mazzucchetti. L'inaugurazione, a dispetto del tempo villano, si volle fare sotto la pioggia scortese. Parlarono, tutti applauditi: per la Escursionisti il dott. Ezio Baroni; il padrino della capanna signor Luigi Brioschi, presidente della Sezione di Milano del C. A. I. (scelto come prova vivente dei cordiali vincoli di leale amicizia che intercedono fra il Club Alpino e la Federazione Prealpina), il quale rappresentava anche il presidente della Sede centrale comm. Antonio Grober, che aveva inviata una gentilissima lettera di saluto; il cav. Enrico Ghisi (vice-presidente della predetta Sezione) a nome della signora Zonca (madrina della capanna), che offrì agli escursionisti una bella targa di bronzo; il rag. Mario Tedeschi dello Sky Club; il sindaco di Pasturo, nel cui territorio è la capanna; un rappresentante della *Pro-Valsassina*. La Federazione Prealpina era rappresentata dalla signora Cavaleri-Mazzucchetti; la Società degli Alpinisti Tridentini dal signor Tommaso Pedrotti. Avevano inviati telegrammi e lettere di saluto le Società aggregate alla Federazione Prealpina, varie Sezioni del C. A. I., e la Società Alpina delle Giulie.

Il rifugio fu trovato da tutti magnifico, la posizione incantevole; e l'opera fu considerata come un novello trionfo della Escursionisti.

Il rifugio del Mulaz.

La difesa della italianità delle Alpi nostre contro l'invasione pangermanistica del Club Alpino Tedesco Austriaco è sostenuta con grande energia dalla Società degli Alpinisti Tridentini; ma questa deve essere sorretta, anche lungo il confine politico, da tutti gli alpinisti italiani.

Persuasa di tale verità la Sezione di Venezia del Club Alpino Italiano (presieduta con operoso amore dal signor Giovanni Arduini) eresse il *Rifugio del Mulaz* (m. 2560), al Passo del Mulaz (gruppo delle Pale di San Martino), tra il Monte Mulaz (m. 2920) la cui vetta dal rifugio si raggiunge in mezz'ora, e la catena del Fiocobon, dalle molte cime tutte di grande importanza alpinistica, che costituiscono il bastione settentrionale di quell'eccelso gruppo dolomitico. Oltre che per le ascensioni a tali stupende vette — ieri quasi dimenticate per la lontananza dai paesi, dagli alberghi e dalle casere, ed oggi (speriamo!) col nuovo rifugio fatte accessibili a ben numerosi alpinisti italiani e stranieri — l'ospitale casetta agevola il valico tra l'alto Agordino (Falcade) e le valli trentine che fanno capo a Rolle.

Rifugio del Mulaz.

L'importanza morale del nuovo rifugio è questa: se le Sezioni del C. A. I. penseranno a tutelare la dignità dell'alpinismo lungo il confine politico, la Società degli Alpinisti Tridentini potrà meglio attendere alla difesa lungo il confine linguistico. La Sezione di Venezia ha chiuso il periodo delle lunghe ciarle per iniziare quello dei fatti; e dell'opera propria può essere patriotticamente orgogliosa.

Falcade (punto di partenza — ore 3 1/2 per il Rifugio del Mulaz).

Il rifugio fu inaugurato l'8 ottobre coll'intervento di alpinisti del Trentino e del Veneto, e con brevi ma vibrati discorsi del dott. Giovanni Chiggiato (vice-presidente della Sezione di Venezia del C. A. I. e consigliere della Sede centrale) e del rag. Guido Larcher, presidente della Società Alpinisti Trentini.

Una gentile signorina tedesca aveva accolto con grande cortesia, assieme con una sua compagna, l'in-

vito di partecipare alla gita, della quale scrisse a lungo nella *Neue Freie Presse* di Vienna. Quelle due signorine hanno avuto nuova occasione di persuadersi che tutti gli stranieri che visitano le Alpi italiane col solo intento alpinistico sono certi di trovare ovunque la più cordiale accoglienza, come è ben giusto e naturale.

Sei inaugurazioni in una volta sola.

Il Consiglio direttivo della Società degli Alpinisti Tridentini ed il consolato per Trento del Touring Club Italiano hanno stabilito di indire, per l'agosto del venturo anno, a Trento un Convegnissimo cicloautoalpinistico, del quale si è già parlato nella riunione dei consoli della regione veneta a Venezia, e si riparlerà in altra riunione che si terrà in novembre a Trento.

In occasione del convegnissimo, e prima di esso, da schiere alpinistiche provenienti parte dalla Lombardia e parte dal Veneto, verranno inaugurati, nello stesso giorno ed alla stessa ora, *sei rifugi alpini*, o interamente nuovi o completamente rinnovati: fatto questo certamente nuovo ed unico nei fasti alpinistici.

Tali rifugi sono:

1. *Albergo Rifugio alla Fedaia* (sotto la Marmolada), trasformazione dell'ex-Rifugio Valentini.
2. *Rifugio alla Cima d'Asta*, presso il lago e sotto la cima omonima. Solita forma a dado.
3. *Rifugio ai Dodici Apostoli*, in Val d'Agola, nella parte meridionale del Gruppo di Brenta.
4. *Rifugio Stoppani* al Passo del Grostè, vecchio rifugio trasformato in un vero alberghetto.
5. *Rifugio Mantova*, sotto i Crozi di Taviella, nel Gruppo del Cevedale.
6. *Rifugio Venezia*, ai piedi della cima omonima nel Gruppo del Cevedale. E' un ingrandimento e restauro del già vecchio Rifugio Cevedale.

Le segnalazioni in montagna.

Fra il Touring Club Italiano, la Federazione Prealpina, la Società Escursionisti Milanesi e la Sezione di Milano del C. A. I. si è costituito un *Consorzio* per le *segnalazioni in montagna*.

Il Consorzio ha sede presso il Touring; è presieduto dall'ing. Francesco Pugno, membro del Consiglio del Touring stesso; ed al Consorzio possono aderire tutte le Sezioni del C. A. I., tutte le Società unite nella Federazione, e qualsiasi altra Società alpinistica, turistica, ginnastica.

Unico impegno: l'accettazione del seguente regolamento, che ha scopo di mettere un po' d'ordine nell'attuale confusione dei segnavia, fatti con cento metodi diversi. Auguriamo che al Consorzio non manchino le adesioni, e che gli aderenti lavorino poi sul serio.

Regolamento per le segnalazioni in montagna.

Art. 1. — Le segnalazioni dovranno venir eseguite soltanto per facilitare l'accesso a vette o valichi ai quali si possa giungere, anche da turisti od alpinisti poco pratici, senza gran difficoltà, escluso assolutamente le ascensioni che presentino pericoli.

Art. 2. — Il segno speciale per ogni singola segnalazione deve venir scelto fra quelli proposti dal Consorzio coll'avvertenza di evitare la ripetizione dello stesso segno per vie troppo vicine fra loro.

Art. 3. — Un segnalatore deve aver esatta conoscenza della zona in cui opera, od essere accompagnato da una buona guida locale.

Art. 4. — Fra le varie vie che guidano alla meta prefissa, si deve scegliere la più breve e giusta, e di regola la più comunemente percorsa.

Art. 5. — I segni devono possibilmente venir messi ad una altezza ed in una posizione tale che essi riescano visibili anche d'inverno con neve alta, o tanto nella salita che nella discesa.

Art. 6. — Nel punto dove la segnalazione comincia (paese, stazione ferroviaria o lacuale, albergo, rifugio, bivio, ecc.) si aggiungerà al segno una freccia nella direzione della salita e, per quanto sia possibile, il nome del valico o monte a cui la segnalazione è diretta, o l'indicazione delle ore dell'intero percorso.

E' consigliabile di fare quanto sopra anche nelle contrade o nei paesi per i quali si deve passare.

Art. 7. — In ogni punto ove dalla via segnata si stacchi altra via di qualche importanza, ed ove sia (lungo la via segnata od a piccolissima distanza) qualche cosa notevole (punto di vista, monumento di interesse storico od artistico, cappelletta, cascata, grotta, marmitta dei giganti, fonte, ecc.) oltre al segnale si porrà anche un numero scritto in bianco, ed i numeri (progressivi dal basso all'alto) si riporteranno con indicazioni brevissime, non esclusa mai l'altimetria, sia sulla Carta al 25 000 sia sulla monografia colla quale deve illustrarsi ciascuna segnalazione.

Art. 8. — Quando una nuova segnalazione verrà ad incontrarsi con altra preesistente segnalazione, che, salendo da altro versante si diriga alla stessa meta, il segnalatore cesserà di mettere altri segni o numeri (che non recherebbero che confusione) e si riferirà nella monografia della nuova segnalazione, alla segnalazione preesistente.

Art. 9. — Sul valico o vetta che è meta della via segnata si dipingerà un cerchio rosso racchiudente una croce bianca.

Art. 10. — Nella monografia illustrante la segnalazione sarà sempre segnata la distanza da un numero all'altro, come pure la distanza dei punti notevoli che non fossero lungo la via segnalata. Tali distanze saranno segnate in ore e frazioni di ora, sempre riferite alla salita.

Art. 11. — E' assai raccomandabile di prendere nota esatta dei nomi locali del dialetto del paese, nomi che hanno non di rado importanza storica, linguistica, toponomastica e folkloristica.

Art. 12. — Nella monografia, dopo una succinta descrizione della montagna e delle vallate circostanti, si indicheranno sempre le tavolette della carta alla scala 1 : 25 000 o quelle altre carte o guide locali che servissero ad illustrare la zona.

Art. 13. — La Società che intende fare o rifare una segnalazione, dovrà avvertire, o direttamente o col mezzo del Comitato direttivo del Consorzio, i sindaci dei comuni sul cui territorio si deve passare, ed i proprietari delle case o delle baite che si vogliono segnalare, allo scopo di evitare opposizioni e proteste.

Art. 4. — Di ogni segnalazione compiuta il segnalatore darà esatta relazione al Consorzio, che farà, nei limiti del possibile, pubblicare la relativa monografia.

I volontari alpinisti.

Dopo i *Volontari Ciclisti ed Automobilisti* era naturale che venissero i *Volontari Alpinisti*.

Mettendo in pratica una proposta teorica d'una delle Società federate, la *Federazione Prealpina*, coll'aiuto gentile della *Società Mandamentale del Tiro a Segno di Milano*, e colla pronta adesione della *Società Escursionisti Milanesi* e d'altre Società federate, ha indetto fra i soci di queste una gara di tiro per isquadre, gara che ha avuto luogo al poligono di tiro a segno di Boldinasco il 27 ottobre.

S. M. il Re, i Ministri della Guerra e dell'Istruzione, ed il Sindaco di Milano concessero alle gare medaglie d'oro e d'argento.

L'ultimo figurino inglese di moda per signore automobiliste autunno-inverno. (da *The Car*)

Il problema della Benzina

Col febbraio scorso, principiammo ad occuparci seriamente del problema della benzina. In quell'epoca, all'inizio della campagna automobilistica, non ci preoccupammo d'altro che del dazio doganale, che in allora gravava sul prodotto, tanto quanto il suo costo a destino.

Non furono parole gettate al vento, le nostre. Nell'articolo del successivo marzo, annunciavamo che l'onorevole ministro Massimini aveva presentato alla Camera il progetto di legge per la riduzione del dazio in parola.

Ma, mentre ci compiacevamo dell' accennata diminuzione del dazio doganale, eravamo costretti lanciare il primo allarme sulle qualità di benzine che stavano per essere messe in commercio, ed accennavamo agli studi che su di esse avremmo compiuti.

Nel maggio susseguente dovemmo parlare di un'altra scottante questione: quella del prezzo.

Le distillerie estere, unite in *trust*, aumentarono di tanto le quotazioni, da assorbire completamente la riduzione del dazio, così da far mantenere i vecchi prezzi; prezzi che proporzionati ai nuovi tipi pesanti posti in vendita, rappresentavano un costo superiore a quello che si aveva col vecchio regime doganale di franchi 48 al quintale.

I primi risultati dei nostri studî incominciarono ad essere pubblicati nella *Rivista* di giugno per essere continuati nel luglio e nell'agosto.

Il servizio per le grandi manovre e la grande manifestazione delle corse di Brescia ci tolsero la possibilità di parlarne in settembre. I nostri studî però non si arrestarono; anzi fecero un passo da gigante.

Se si dovesse trattare estesamente in materia, non sarebbe sufficiente la *Rivista* intera. E' giocoforza toccare i soli punti di massima importanza. Principieremo colle:

Grandi manovre 1907.

L'onorevole Comando del Corpo di Stato Maggiore, e per esso l'egregio ing. cav. maggiore Andrea Maggiorotti, direttore dei servizi automobilistici dell'esercito, al quale, da queste colonne, mandiamo un sentito ringraziamento per la fiducia riposta nell'opera del Touring, ci incaricò di provvedere al servizio di rifornimento della benzina e dei lubrificanti, per le molte automobili in servizio alle grandi manovre.

Considerato che fra i diversi servizi logistici, quello della benzina, ha la sua speciale importanza, non solo dal lato qualità e prezzo, ma anche in riguardo alla provenienza, pensammo al caso pratico di una guerra, ed alla conseguente necessità di usufruire di un *prodotto italiano*.

L'egregio ing. Amoretti della Società Petroli d'Italia, comprese l'importanza dell'avvenimento; si mise corpo ed anima a disposizione del Touring.

Il 26 luglio ultimo scorso, il Touring mandava il dettaglio del progetto a Roma, il susseguente giorno 29 riceveva incarico formale; il 30 concludeva colla Distilleria Italiana il contratto di fornitura; il 9 agosto partiva la merce. Ma quale merce?

Abolito il sistema empirico della gradazione, si stabilì che la benzina da fornire all'esercito dovesse distillare completamente non oltre i 100 gradi centigradi.

Data la ristrettezza del tempo, non fu possibile attendere il prodotto completamente rettificato e fu giocoforza analizzare la *benzina greggia*.

Ecco i risultati dell'esame analitico compiuto dal chiarissimo chimico prof. Gianoli. Egli volle anche studiare il petrolio greggio italiano dal quale venne poi distillata la benzina in parola.

Cento parti sottoposte alla distillazione frazionata diedero:

Petrolio greggio nazionale (densità 0.7627 a 20° C.).

Frazione bollente a:	Percentuale in volume	Peso specifico a 20° C	Temperatura di accensione dell'aria carburata
65°- 80° C	4.11	0.6965	0° C
80°- 90° »	5.83	0.6996	0° »
90°-100° »	7.83	0.7173	5° »
100°-110° »	12.12	0.7335	15° »
110°-120° »	11 50	8.7465	30° »
> 120° »	58.62	—	—

Benzina greggia per automobili tipo "I,, densità 0.7063 a 20° C.

Frazione bollente a:	Percentuale in volume	Peso specifico a 20° C	Temperatura di accensione dell'aria carburata
55°- 70° C	20.—	0.6734	0° C
70°- 80° »	25.33	0.6960	0° »
80°- 90° »	25.33	0.7190	5° »
90°-100° »	15.33	0.7346	15° »
100°-110° »	6.50	0.7438	30° »
110°-120° »	2.66	—	—
> 120° »	4.85	—	—

Dai suesposti risultati appare che il petrolio greggio italiano è da classificarsi fra quelli relativamente ricchi di benzina e che il tipo "I,, di benzina da esso distillata, per la sua volatilità, come per la proporzione in cui si trovano i componenti più volatili, deve ritenersi non inferiore alle migliori qualità di benzina in commercio.

La benzina quindi che venne fornita all'esercito per le *grandi manovre* 1907, dopo la *rettificazione*, fu un prodotto *distillante completamente* non oltre i 95 a 100 gradi centigradi; ed i relativi capitolati di appalto per contratto privato ebbero per base, non la gradazione, bensì il punto massimo di completa distillazione non oltre i 100 C.

Ci compiaciamo notare, che in questo ordine di idee è entrata anche l'Amministrazione della R. Marina nostra.

Tale tipo di benzina servì egregiamente tanto per le grosse vetture automobili militari quanto a quelle di turismo ed alle motociclette non solo, ma con un buon rendimento anche per i *camions*.

I lubrificanti adottati facenti parte del contratto furono l'Oleoblitz ed il grasso Reinack.

Il servizio venne lodevolmente disimpegnato dai nostri affiliati di Arona, Borgomanero, Domodossola, Ivrea, Novara. A tutti, i nostri ringraziamenti.

Dimostrato in questo ormai inconfutabile modo, la salda ed utile organizzazione dei nostri affiliamenti e la possibilità di avere buona benzina, passiamo all'altro grandioso avvenimento:

Circuito di Brescia.

Coppa della velocità nella quale la condizione principale era la limitazione del carburante stabilita in 30 litri per ogni 100 chilometri.

I nostri studi però in proposito non sono peranco maturi sì che non ci è dato esporre nessun apprezzamento. Gioverà intanto conoscere le caratteristiche delle vetture classificate, il consumo della benzina per ciascuna di esse e la classifica di arrivo coi tempi impiegati.

Caratteristiche delle Vetture

CASA	Numero della vettura	MOTORE			Peso della vettura a vuoto in chg.	Peso dell'acqua, benzina, olio pneumatici di ricambio, attrezzi, pezzi di ricambio in chg.	Peso totale della vettura in ordine di marcia compreso il conduttore e il meccanico in chg.
		Alesaggio mm.	Corsa mm.	Potenza nominale			
Itala	3 A	175	150	100	1050	330	1528
Darracq . - . . .	5 A	180	140	120	900	265	1305
Lorraine-Diétrich	1 C	180	170	125	1050	292	1487
Lorraine-Diétrich	1 B	180	170	125	1050	292	1487
Bayard-Clément .	4 B	168	160	100	1040	300	1520
Bayard-Clément .	4 A	168	160	100	1040	300	1520

Consumo della Benzina

CASA	Numero della vettura	Distanza percorsa in chilom.	Consumo totale in litri	Consumo per vettura-chilom. in litri	Consumo per tonnellata totale-chilom. in litri
Itala	3 A	485.96	137.86	0.284	0.185
Darracq	5 A	»	139.47	0.287	0.220
Lorraine-Diétrich.	1 C	»	114.75	0.236	0.159
Lorraine-Diétrich.	1 B	»	non verif.	non verif.	non verif.
Bayard-Clément .	4 B	»	»	»	-
Bayard-Clément .	4 A	»	118 70	0.244	0.161

Classifica delle Vetture

Classifica	CONDUTTORE	CASA	Distanza precisa in chm.	Tempi totali in ore	Velocità media all'ora in chilometri
1ª	Cagno	Itala	485.96	4.37'.36"—	105.1
2ª	Demogeot	Darracq . . .	»	4.40'.53"2/5	103 9
3ª	Rougier	Lorraine-Diétrich	»	4.45'.31"—	102.2
4ª	Gabriel	Lorraine-Diétrich	»	4.50'.35"—	100.4
5ª	Alézy.	Bayard-Clément .	»	4.53'.58"—	99.3
6ª	Garcet de Vauresmont	Bayard-Clément .	»	4.59'.22"—	97 5

La densità della benzina.

Nella nostra *Rivista* abbiamo già parecchie volte, accennato, come il criterio della densità o della leggerezza, finora quasi generalmente seguìto, per giudicare della qualità di una benzina non sia molto fondato, e come ad esso convenga sostituire quello della volatilità, ossia della temperatura di ebollizione.

Che questa, nei vari tipi di benzina, a parità di densità, non sia costante, lo mostrano anche le analisi dei campioni esaminati dal chiarissimo prof. Gianoli e da noi pubblicati nei numeri precedenti.

Per rendere ad ogni modo la cosa più evidente, crediamo utile di riprodurre il seguente specchietto, tolto da un lavoro del dott. E. Cecchi-Mengarini, e pubblicato nel numero VI, pag. 469, anno 1899 della *Gazzetta Chimica Italiana*.

I dati dello stesso riguardano più precisamente il petrolio illuminante, ma valgono ugualmente, e nelle stesse proporzioni, per le benzine.

TEMPERATURA	DENSITÀ					
	America	Russia	Salso	Ozzano	Velleja	Media italiana
150° — 160°	748	786	799	791	789	793
160° — 170°	757	795	807	798	794	799
170° — 180°	766	801	812	808	802	807
180° — 190°	773	809	818	819	807	815
190° — 200°	784	8 8	824	829	814	822
220° — 230°	797	836	837	856	832	842
230° — 240°	803	—	841	862	837	847
240° — 250°	809	—	844	868	844	852
250° — 260°	814	—	846	875	849	85.
260° — 270°	817	—	848	881	854	861

All' Estero — Il Benzolo ed altri prodotti.

Leggiamo nel giornale *La France Automobile* che si è ormai praticamente sperimentato il benzolo e che ha dato buonissimi risultati sia dal lato tecnico che economico. Difatti esso costa meno della benzina (L. 25 circa al quintale in Francia); dà un rendimento maggiore come forza ed un minor consumo. Brucia ad una temperatura un po' superiore a quella del punto di infiammabilità della benzina ed è un po' meno volatile. Non è però lontano il momento in cui questi ultimi due inconvenienti siano tolti da rendere il benzolo uguale alla benzina. Esso si comporta nei motori di automobili esattamente come la benzina tanto puro che mescolato con benzina in qualunque proporzione. La sola modificazione che si deve apportare alle macchine consiste nell'aumentare di pochissimo l'ammissione dell'aria al carburatore. Poichè il benzolo attuale è meno volatile della benzina, si ha l'inconveniente di un maggior tempo occorrente per la messa in marcia a freddo.

L'insuccesso sin qui avuto nell'uso di questo prodotto, sembra detto essere attribuito unicamente all'averlo adoperato di purezza deficente.

Più innanzi però vedremo che dice in proposito il dott. Warschauer di Berlino.

In altri numeri della nostra *Rivista* abbiamo riferito degli studî che si stanno facendo per trovare un prodotto atto ad arricchire la forza carburante della benzina.

Vediamo questa volta che cosa si dice sull'uso di altre materie infiammabili.

Il numero di agosto del giornale *Petroleum* di Berlino reca in esteso il verbale della seduta della *Società Chimica Tedesca* — Sezione oli minerali ed affini — tenutasi il 24 maggio dell'anno corrente.

Crediamo molto interessante di riportare quanto in esso espose il dott. Warschauer di Berlino, una competenza in materia, circa l'impiego di combustibili diversi dalla benzina nei motori per automobili. La parola dunque al dottor Warschauer.

Trattavasi innanzi tutto di stabilire il quantitativo di benzina consumato dagli automobili. Premetto, che le cifre che sono per esporre debbono essere intese ,, cum grano salis ,,, essendo straordinariamente difficile l'accertare, di tutta la benzina che si consuma, quanta sia precisamente quella, che trova la sua applicazione negli automobili.

Secondo le informazioni a me date, il consumo della benzina in Germania nell'anno 1907 *può ritenersi* di circa 120 000 tonnellate. Di queste, 70 000 circa sono impiegate nelle lavanderie, nelle fabbriche di gomma e nell'estrazione di grassi, come pure in sostituzione della trementina, ecc., sicchè restano circa 50 000 tonnellate per gli automobili.

Da queste cifre, o signori, si vede che non è possibile parlare di un " sostituto ,,, sia pure a mezzo di *benzolo* o di altro combustibile. Per conto mio, nell'occuparmi di questo problema, ho dovuto convincermi, che la sua soluzione non sarà troppo vicina.

Se si cerca un po' davvicino nei dati già pubblicati, i quali sono altrettanto sparsi che rari, trovasi, che per i motori di automobili si fecero esperienze con ogni genere di combustibili: solidi, liquidi, gasosi. Fra i combustibili solidi citerò la *naftalina*, colla quale, nell'anno 1904, i francesi Chenier e Lion ottennero notevoli risultati col motore di una vettura Peugeot.

Per ciò che riguarda la benzina, la produzione di benzina leggera non potrà durevolmente andare di pari passo colla sempre crescente richiesta. I fabbricanti di benzina hanno saputo aiutarsi nel modo seguente.

Essi raffinano il petrolio greggio, nel paese di origine, in modo piuttosto semplice e primitivo: (per quanto riguarda l'importazione in Germania il paese di origine è quasi esclusivamente rappresentato dalle Indie Olandesi; l'America non figura quasi per nulla, in causa del suo forte consumo interno).

Il prodotto vien quindi mandato in Germania, dove viene venduto ai consumatori senz'altra lavorazione. Simili prodotti, di peso specifico elevato, vengono messi in commercio dalle Fabbriche Riunite di Benzina sotto il nome di *Motonafta*, e dalla Società Tedesco-Americana del Petrolio sotto il nome di *Autonafta*. La quantità ricavata di tali prodotti è naturalmente in rapporto inverso colla produzione di benzina leggera. Quanta più motonafta od autonafta si vende, e tanto minore è la produzione di benzina leggera. Il prezzo della benzina è in due anni cresciuto di più del 100 per cento. Attualmente la benzina leggera costa marchi 41,25 e l'autonafta M. 35,25.

L'impiego del petrolio presenta la gran difficoltà, che con esso non si può mettere in moto il motore direttamente, ma bisogna ricorrere ad un idrocarburo più leggero, ad esempio, alla benzina. Tuttavia l'uso del petrolio è preso ora di nuovo in seria considerazione e si fanno in questo senso numerose ricerche ed esperimenti.

Per ciò che riguarda il *benzolo*, le pubblicazioni degli ultimi tempi hanno dimostrato a sufficienza, che le difficoltà di impiegarlo sui motori d'automobili non sono insormontabili. Trattasi, in sostanza, sia che si abbia un carburatore a polverizzazione od a *borbotage*, di dare una quantità d'aria sufficiente per raggiungere la combustione quanto più sia possibile completa del *benzolo*. Se questo non è raggiunto si hanno depositi di fuliggine. La fuliggine, mista coll'olio, della macchina, cagiona poi facilmente irregolarità di funzionamento.

Uno degli svantaggi del benzolo fu già da tempo menzionato, cd è lo zolfo che contiene. Per esso è sempre possibile che per ossidazione si formino acidi i quali possono intaccare gli organi del motore. Senza dubbio però, un tal fatto può verificarsi in proporzioni così minime, che questo svantaggio non è di troppa importanza.

Un altro inconveniente è quello della facile solidificazione del benzolo. Da una Casa di Berlino, la quale mette fuori un nuovo carburatore, ho ricevuto oggi appunto alcuni dati, che riguardano il punto di solidificazione del benzolo. Essi provengono dal laboratorio dell'Università di Strasburgo e mostrano che con aggiunta di altre sostanze, il punto di solidificazione può essere abbassato. Mentre nel benzolo ordinario è di 0, nel benzolo per automobili scende a 0,4°. Tali aggiunte però avrebbero come conseguenza anche un aumento sensibile di prezzo, e consistono in *toluolo* e *xilolo*.

Giova d'altra parte osservare, che se la domanda di benzuolo dovesse improvvisamente aumentare per uso automobilistico, sarebbe pure a temersi un aumento di prezzo. L'industria automobilistica correrebbe quindi il pericolo di cadere dalla padella nella brace.

Attualmente è da considerarsi come favorevole il prezzo del benzolo in marchi 22 al quintale. (*Continua*).

Quinta Esposizione Internazionale d'Automobili in Torino.

Dal Regolamento di questa V Esposizione che nel 1908 assumerà un'importanza speciale solennizzandosi nel prossimo anno il decennio di fondazione dell'Automobile Club di Torino, stralciamo le seguenti date utili a sapersi specialmente da coloro che intendessero partecipare alla Mostra.

Chiusura delle iscrizioni	30 novembre 1907
Assegnazione degli *stands*	8 diccmbre 1907
Scadenza domanda energia elettrica	15 dicembre 1907
Notificazione agli espositori dell'energia elettrica concessa	18 dicembre 1907
Saldo pagamento importo aree e consegna dei locali agli espositori	3 gennaio 1907
Inaugurazione	18 gennaio 1908
Chiusura	2 tebbraio 1908

Salon Automobilistico di Parigi.

E' dunque al 12 di questo mese che il Grand Palais di Parigi aprirà i suoi battenti per il decimo Salon del-l'Automobile e degli altri Sport.

Lo stand del Touring Club Italiano sarà, come pel passato, il luogo preferito di ritrovo degli italiani — espositori e visitatori — i quali ritroveranno la consueta cordiale accoglienza e assistenza.

Diamo l'elenco delle maggiori Case italiane che parteciperanno alla Mostra:

Touring Club Italiano. — Dott. Anselmi, Laboratorio d'igiene, Viterbo. — Attilio Franco, Milano. — Accom. Lombarda per Motori ed Automobili, Monaco e C.ia, Busto Arsizio. — Aquila Italiana (Fabbrica di Automobili). Torino. — Edoardo Bianchi, Milano. — Brixia-Zust, Brescia. — F.I.A.T., Torino. — Fabbrica di Automobili Florentia, Firenze. — Itala, Torino. — Isotta Fraschini, Milano. — Romano Guido, Napoli. — Rossi A. G., Torino. — San Giorgio, Genova. — Standard (Fabbrica di Automobili), Torino. — S.P.A., Torino. — Società Automobili Lombarda, Bergamo. — Officine Turkheimer, Milano. — Troubetzkoy Luigi, Milano.

Facilitazioni ferroviarie per Parigi.

Sull'esempio delle ferrovie francesi anche le nostre ferrovie dello Stato hanno accordato che le vetture automobili, i motocicli, i motori, accessori ecc., destinati alla X Esposizione di Parigi siano nel viaggio di ritorno trasportati gratuitamente sulle lince delle ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1) I trasporti dovono seguire la stessa via percorsa nell'andata e potranno essere effettuati a piccola velocità od anche a grande, ma nel solo caso che in quest'ultimo modo siano stati inoltrati nell'andata.

2) Gli oggetti non potranno essere spediti nel ritorno ad una staziono diversa da quella originaria di partenza.

3) Per fruire del trasporto gratuito al ritorno è necessario che ciascuna spedizione sia accompagnata dalla lettera di vettura rilasciata al destinatario nell'andata della merce, dalla quale risulti che il trasporto di andata fu fatto a tariffa generale, e da un certificato del Comitato dell'Esposizione, attestante che il materialo rispedito figura nella medesima.

4) I detti documenti dovranno accompagnare gli oggetti fino alla Staziono originaria da cui partirono od a quella dove è limitato il trasporto gratuito e non dovranno essere consegnati agli speditori, ma insieme alle lettere di vettura o note di spedizione saranno inviati all'ufficio di controllo (a Firenze od a Torino a seconda che i relativi trasporti siano stati effettuati a grande od a piccola velocità) avvertendo che trattandosi di arrivi a stazione di Società che non accordano l'anzidetta facilitazione, i ripotuti documenti saranno trattenuti dalle stazioni in contatto con quelle Società, ed inviati all'ufficio Controllo di cui sopra.

5) I diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linea non esercitati dalle ferrovie dello Stato o dalle ferrovie Meridionali italiane debbono essere pagati integralmente.

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno dall'apertura del Salon fino al 28 febbraio 1908.

Salon di Londra.

Dall'11 al 23 novembre sarà tenuta all'Olimpia l'Annuale Esposizione di Automobili, alla quale parteciperanno fra le altre alcune delle principali case italiane.

La Coppa delle vetturette in Francia.

Organizzata dal quotidiano sportivo "L'Auto", che la indice da tre anni, si è svolta dal 21 al 27 ottobre al circuito di Rambouillet sopra un percorso di 1725 chilometri diviso in sei tappe, questa importante prova di re-

golarità la quale per il numero delle vetturette concorrenti e per l'interesse con cui fu seguita e per i risultati pratici ottenuti, ha segnato il trionfo della vetturetta.

Daremo nel prossimo numero con i risultati, maggiori informazioni sull'interessante prova con la quale il problema della vetturetta automobile a buon mercato si avvicina sempre più alla sua completa risoluzione.

Per gli Industriali del Ciclo e dell'Automobile.

CONCORSO A PREMI
DEL MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha aperto un concorso a diversi premi al *merito industriale* da conferirsi agli industriali che abbiano speciali benemerenze o per aver dotato il paese nel quinquennio 1902-906 di nuove industrie, ovvero per avere nello stesso periodo di tempo fatto notevolmente progredire e perfezionaro industrie esistenti.

Fra gli industriali incoraggiati dal Governo in questo Concorso merita un posto ben distinto la Categoria degli automobili o dei velocipedi; alla quale sono assegnati i seguenti premi:

Una medaglia d'oro di prima classe con diploma d'onore;
Due medaglie d'oro di seconda classe con diploma;
Duo medaglie d'argento con diploma;

I concorrenti ai premi dovranno far perveniro entro il 31 dicembre 1907 al Ministero di agricoltura industria e commercio (Ispettorato generale dell'industria e del commercio) domanda su carta da bollo da una lira corredata da tutti i documenti richiesti dalle normo del concorso contenute nel R. D. 7 giugno 1907, N. 180.

Lo stesso Ministero ha altresì aperto un Concorso a diversi premi alla *cooperazione industriale* da conferirsi ai direttori, capi officina, operai ed impiegati delle fabbriche che avranno conseguito un premio nel Concorso al merito industriale, i quali abbiano efficacemente cooperato all'incremento delle fabbricho stesse.

I premi alla cooperaziono industriale assegnati alle industrie dei mezzi di trasporto, limitatamente agli automobili e velocipedi consistono in:

Una medaglia d'oro con diploma di cooperazione industriale;
Una medaglia d'argento col premio di L. 150:
Due medaglie di bronzo col premio di L. 150 ciascuna.

Questo secondo concorso si svolge nel termine o con le pratiche stabilite per quello al merito industriale, salvo le varianti recate dal R. D. giugno 1907 N. 580.

Il Touring può, se richiesto, fornire agli interessati maggiori informazioni.

LA CARTA D'ITALIA DEL TOURING

Curiosità di toponomastica sarda

Un' interrogazione ai soci della Sardegna.

Il « Sulcis » — così chiamato dalla antichissima città di Sulci che esisteva nell'isola di Sant'Antioco — è una piccola regione che occupa l'angolo sud-ovest della Sardegna, tra i capi di Teulada e di Spartivento, di scolastica memoria, ed i territori di Iglesias e di Cagliari.

Nel linguaggio locale la parola « Cascina » si traduce con « furiadroxiu », e perciò l'Istituto Geografico Militare nel suo foglio 233 della Carta d'Italia al 100 000 che contiene il Sulcis, denomina con tale qualifica i cascinali, premettendola ai rispettivi nomi proprii. Così si hanno ad esempio, il Furiadroxiu Pinnas, il Furiadroxiu Porcus, ecc.

Devo notare, per la precisione, che l'Istituto Geografico Militare scrive promiscuamente « Furiadroxiu », « Furriadroxiu », « Foriadroxiu ». Questa inesattezza — la vera dizione sarebbe « Furiadroxiu ». non influisce però sulla questione trattata nel presente articolo.

Ora il dott. Alessandro Tornu, di Santadi — che è proprio nel centro del Sulcis — mi scrive che nel linguaggio locale non si dice mai, per esempio: io vado al « Furiadroxiu Scanus », ma: io vado a *su de is Scanus*. Il che tradotto letteralmente significa: io vado a quel degli Scani, dove il *su*, che in generale è articolo e significa *il*, funziona da pronome, e *is* è il plurale dell'articolo *su*.

Secondo il dott. Tornu, ne consegue che nella Carta dell'I. G. M. dovrebbersi modificare molte denominazioni, sostituendo alla parola « Furiadroxiu » il *su de is*. Anzi il Tornu dice che molto probabilmente il turista che chiedesse al contadino incolto: dov'è il « Furiadroxiu Scanus? » non sarebbe neppure compreso, mentre tutti lo capirebbero se domandasse: dov'è « su de is Scanus? »

L'osservazione avrebbe dunque un valore non soltanto di proprietà toponomastica, ma anche pratico, tanto che per sincerarmene, mi rivolsi ad un altro sardo coltissimo e bene in ambiente anche per apprezzare la cosa nei riguardi cartografici, l'ing. Edmondo Sanjust di Teulada, attualmente capo dell'Ufficio del Genio Civile di Milano e precedentemente di quello di Cagliari. Egli mi procurò anche il parere del marchese ing. Manca di Villahermosa e del marchese Sanjust di Neoneli che ha una delle migliori biblioteche esclusivamente di cose sarde, ed è ben pratico del Sulcis.

Esso scrive: « si dovrebbe indicare su Furiadroxiu de is Pinnas, de is Porcus », ecc.; ma siccome ciò sarebbe troppo lungo, nel paese si abbrevia questa dicitura dicendo « su de is Pinnas », « su de is Porcus », od anche più brevemente « is Pinnas », « is Porcus », ecc., e si sarebbe benissimo capiti. Quando poi si dice « su de is Pinnas », « su de is Porcus », l'articolo « su » si riferisce a Furiadroxiu, e si intende di dire: « su Furiadroxiu de is Pinnas » — « su Furiadroxiu de is Porcus ».

Se io intendo bene dunque vi è fra il dott. Tornu e gli altri egregi disserenti una sfumatura diversa di giudizio sulla dizione adottata dalla Carta dell'I. G. M.

Il dott. Tornu dice: « Questa dizione « Furiadroxiu Pinnas, Porcus, ecc. » è sbagliata e « deve » cambiarsi in « su de is Pinnas, Porcus, ecc. ».

Gli altri dicono: « La dizione dell'I. G. M. è non abbastanza bene usata e « converrebbe » cambiarla in « su de is Pinnas, Porcus », ecc. o ancor più brevemente in « is Pinnas, Porcus », ecc.

Ora io pongo ai consoci sardi questi precisi quesiti:

1° — la dizione « Furiadroxiu Pinnas, Porcus » e le altre consimili usate dall'I. G. M. *possono* rimanere, oppure *debbono* essere mutate?

2° — se debbono essere mutate, qual'è la preferibile fra le due dizioni: « su de is Pinnas, Porcus », ecc. o « is Pinnas, Porcus », ecc.?

Sarò grato a quanti vorranno darmi il proprio avviso su questa sottigliezza, che interessa la redazione del nostro 250 000, possibilmente motivando il parere ed aggiungendovi se del caso l'indicazione di quei titoli personali di esperienza, di coltura, o di posizione ufficiale che possono avvalorare il giudizio espresso.

L. V. BERTARELLI.

Nota. A chi volesse esaminare il Sulcis nel foglio 233, osservo che la questione si presenta meno semplice di quanto io l'ho esposta, riducendola aisuoi termini essenziali. Infatti il 100 000, oltre la forma tipica " Furiadroxiu Pinnas, Porcus ecc. ,, ne usa altre miste e anche le forme propugnate dai disserenti. Così, contiene, fra altro " Furiadroxiu de is Pillonis ,, C. is Zuddas (il C. è abbreviazione di Casale, Cascina), C. su is Porcus, C. Piloddi, C.^{ie} su de is Sais, is Pireddas. Tutte queste combinazioni mescolate promiscuamente sembrano non accettabili, indipendentemente da ogni altra considerazione, per la mancanza di metodo. L'attenzione di chi vorrà rispondermi non dovrà però disperdersi in queste incertezze di metodo, ma fissarsi sui due quesiti formulati per risolverli con sicurezza nell'interesse del nostro 250 000.

Diplomi di benemerenza per Collaboratori della Carta e Medaglie di benemerenza per propaganda alla Carta d'Italia.

La Commissione per la Carta, e la Direzione approvarono l'idea, che è sottoposta per i relativi provvedimenti al Consiglio, di due tipi di diplomi di *benemerenza per collaborazione*.

Un gran diploma sarebbe dato ai Ministeri, Uffici pubblici, Enti e pochi privati che si prestarono con particolare abnegazione o cortesia ai nostri lavori. Un piccolo diploma sarebbe dato ai collaboratori di minore importanza, e diffuso in una misura che sarà determinata più che altro da ragioni finanziarie, e dell'entrare o meno nel concetto che questo diplomino, che sarà certo affisso con compiacenza in studi e case di persone di un certo ceto, possa servire di propaganda generale al Touring.

Quanto alla medaglia di benemerenza di propaganda, essa forma il parallelo con quella di benemerenza per le associazioni nuove, e sarebbe data a coloro che procureranno un certo numero di associazioni nuove con acquisto degli arretrati della Carta. Scopo morale di essa sarebbe di diffondere il più possibile la collezione completa, spingendo all'esercizio effettivo del turismo e mettendo nelle mani di molti un documento di coltura.

L. V. B.

Collaboratori per i lavori preliminari.

DEL FOGLIO 19 (RAVENNA).

Alberghi geom. Alberico, Faenza — André ing. Giuseppe, Rocca S. Casciano — Angeli ing. Vincenzo, Forlì — Baccarini ing. Sesto, Forlì — Baldesi Alceo, Marradi — Baroni don Luigi, S. Cassiano — Baviera dott. Fortunato, Cervia — Belatroni ing. Gualtiero, Castel S. Pietro Emilia — Berti ing. Orazio, Casola Valsonio — Bertini geom. Luigi, Bagnacavallo — Bozzi prof. Alessandro, Ravenna — Bianchi dott. Pietro, Budrio — Biffi ing. Luigi, Faenza — Bolognesi Luigi, Minerbio — Bonarelli geom. Riccardo, Pesaro — Brunetti Alessandro, Baricella — Buscaroli dott. Pietro, Imola — Cai dott. Giuseppe, Tossignano — Camerani ing. Fortunato, Forlì — Castagnoli geom. Aristodemo, Cesena — Cavallari dott. Ilildo, Forlimpopoli — Ceroni ing. Francesco, Marradi — Ciani dott. Pietro, Palazzuolo — Cimatti En-

rico, Forlì — Conti dott. Francesco, Riolo — Domenichini dott. Giulio, Minerbio — Donati ing. Carlo, Budrio — Donatini don Giuseppe, Razzolo — Donnini dott. Carlo, Medicina — Evangelisti ing. Attilio, Molinella — Fabbri dott. Luigi, Casal Fiumanese — Fantini geom. Fantino, Civitella di Romagna — Farolfi don Domenico, Sassoleone — Felici dott. Decio, Solarolo — Fontana ing. Lorenzo, Conselice — Fontanelli Luigi, Argenta — Fronticelli Giovanni, Forlì — Gaddi conte Ercole, Forlì — Gardini geom. Luigi, Forlì — Guberti don Giovanni, Savarna — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Arezzo, Bologna, Firenze, Forlì, Pesaro Urbino, Ravenna — Magnani Luigi, Adria — Majolani Alfonso, Terra del Sole e Castrocaro — Malagò ing. Domenico, Argenta — Malagodi dott. Alfonso, Castel Guelfo — Marconi dott. Ginesio, Cesenatico — Masotti Luigi, Forlì — Massari dott. Oreste, Forlì — Mazzandi ing. Giovanni, Medicina — Mingazzi Stefano, Alfonsine — Montesi Righetti avv. Alessandro, Savignano di Romagna — Monti Vincenzo, Fusignano — Morelli don Giovanni, Mandriole — Morosini Achille, Rimini — Nencini dott. Terenzio, Bagno di Romagna — Orlandi dott. Giuseppe, Cotignola — Parenti Mario, Castel S. Pietro Emilia — Parroci di Mercatale, Montecalderaro, S. Alberto — Prati dott. Teodosio, Predappio — Rasi ing. cav. Claudio, Ravenna — Rastelli Ugo, Lugo — Ravelli Achille, Bagnacavallo — Ricci dott. Luigi, Portico e S. Benedetto — Ricci ing. Plinio, Rocca S. Casciano — Rizzoli ing. Luigi, Ozzano dell'Emilia — Rossi dott. Aldo, Poggio Berni — Rovida ing. E., Pesaro — Saragoni dott. Cesare, Roversano — Serafini Amici ten. Adriano, Ravenna — Vassura Andrea, Cotignola — Venturi Longanesi Luigi, Russi — Versari cav. dott. Francesco, Rocca S. Casciano — Vignuzzi ing. Ugo, Ravenna — Zappi Pietro, Mercato Saraceno — Zignani dott. Antonio, Teodorano.

PER IL FOGLIO 25 (ANCONA).

Acquaviva d'Aragona conte Andrea, Giulianova — Albieri rag. Carlo, Loreto — Amadio prof. geom. Achille, Montalto delle Marche — Annibali Giovanni, Ortezzano — Avetrani dott. Getulio, Monterubbiano — Baglioni Benlamino, Belmonte Piceno — Besenzanica ing. comm. Ernesto, Porto S. Giorgio — Biocca Camillo, Rocca S. Maria — Bonfigli ing. Giuseppe, Grottazzolina — Bonifacci dott. Ferdinando, Valle Castellana — Capponi Giuseppe, Fermo — Capponi geom. Scipione, Fermo — Carvelli geom. Pietro, Mosciano S. Angelo — Catucci dott. Carlo, Morrovalle — Cipriani dott. Cipriano, Ripatransone — Di Stefano dott. Giuseppe, Francavilla d'Este — Fratalocchi ing. Augusto, S. Elpidio a Mare — Fua dott. cav. Geremia, Ancona — Gabrici Enrico, Ancona — Grassi conte cav. Augusto, Force — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Ancona, Ascoli, Macerata, Teramo — Leopardi ing. conte Benedetto, Monte S. Pietrangeli — Lorenzani dott. Tommaso, Petriolo — Marcelletti avv. Salvatore, Pausula — Marzi per. agr. Gerardo, Nereto — Menini ing. Mariano, Loreto — Mercolini agr. Basilio, Offida — Merli Franc. Luigi, Ascoli Piceno — Misticoni geom. Filippo, Campli — Moscarini dott. Massimo, Potenza Picena — Neroni Malaspina conte Carlo, Ripatransone — Paci agr. Luigi, Offida — Quagliatini Luigi, Morrovalle — Tacchetti agr. Francesco, Bellante — Tassoni dott. Adolfo, Massignano — Zannani dott. Tiberio, Rocca del Fluvione.

PER IL FOGLIO 15 (CUNEO-PORTO MAURIZIO).

Aicardi dott. Federico, Calizzano — Armando geom. Tommaso, Savona — Barusso geom. Giovanni, Finalborgo — Barusso dott. Lorenzo. Rialto — Baslio cav. dott. Antonio, Ceva — Basso dott. cav. Domenico, Ormea — Belbo Calleri dott. Bernardino, Rocchetta — Bonfante ing. Dom., Pieve di Teco — Bongiovanni nob. Riccardo, Chiusa di Pesio — Boote geom. G. Andrea, Roccaforte Mondovì — Boscetto dott. G. B., Erli — Botto Filippo, Mondovì — Brunrugo dott. G. B., Aquila d'Arroscia — Cabitto dott. Giacomo, Noli — Cacciolati geom. Ernesto, Villafalletto — Calcagno cav. cap. Vittorio, Cuneo — Ciravegna dott. Carlo, Saliceto — Costa Domenico, Tenda — Cuniberti geom. Domenico, Pamparato — De Giovannini geom. Giovanni, Castellino Tanaro — Diana dott. Giorgio, Rezzo — Dompè avv. Luigi, Fossano — Fantini geom. Lorenzo, Monforte d'Alba — Frontero avv. Giacomo, Ormea — Gandolfo dott. cav. Giovanni, Triora — Gandolfo dott. Giacomo, Chiusavecchia — Garelli cav. dott. Marco, Morozzo — Garelli comm. Tito, Cuneo — Garrone geom. Francesco, Ceva — Giugiario Enrico, Bagnasco — Guidi geom. Luigi, Garessio — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Alessandria, Cuneo, Genova, Porto Maurizio, — Isnardi Antonio, Pigna — Lamberti geom. Francesco, Savigliano — Logrand geom. Michele, Savigliano — Maghella G. B., Millesimo — Molinari dott. Carlo, Osiglia — Moro dott. Giuseppe, Castel Vittorio — Muratori avv. Francesco, Diano Marina — Nervina Caraccioni C., Rocchetta — Paci dott. Pietro, Castelbianco — Parroco di Viozene — Paschetta Giuseppe, Saluzzo — Pesche ing. Giovanni, Toirano — Piccardo ing. Giovanni, Garessio — Picollo dott. Carlo, Vernante — Pirero dott. Giuseppe, Rocchetta — Pirinoli Eugenio, Boves — Protto avv. Riccardo, Monchiero — Quaglia Gioachino, Magliano Alpi — Restagno dott. Vittorio, Ciglié — Rieolfi dott. Natale, Casanova Lerrone — Rossi dott. Emanuele, Tenda — Rubino G. B., S. Remo — Rulfi cav. geom. Vincenzo, Mondovì — Sacco dott. Provvido, Busca — Sismondo geom. Sigismondo, Borgomale — Sizia dott. Augusto, Bubbio — Tabacco dott. Bartolomeo, Limone Piemonte — Tagliero cav. geom. Giovanni, Dego — Tione dott. Carlo, Santuario presso Altare — Tomatis dott. Stefano, Ortovero — Traverso prof. Giuseppe, Savona — Turbiglio Terenzio, Bene Vagienna — Vassallo rag. Giulio, Porto Maurizio — Vigliero geom. Giuseppe, Monesiglio — Vivaldi G. Battista, Dolceaequa — Viziano Giuseppe, Albenga — Zocca Giovanni, La Morra.

PER IL FOGLIO 20 (PESARO).

Angelini Michele, Senigallia — Antonietti geom. Carlo, Senigallia — Battistelli agr. Camillo, Fano — Borgogelli geom. Ercole, Urbino — Burchi dott. Arturo, Monterado — Crudi geom. Pietro, Monte Grimano — Falasconi ing. Luigi, Fermignano — Galassi geom. Anacleto, Rimini — Gasperini dott. Antonio, Petriano — Giungi Ettore, Fossombrone — Ingegneri capi e loro personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Ancona, Forlì, Pesaro Urbino — Lomasti rag. Giuseppe, Pesaro — Marcucci dott. Domenico, Monte l'Abbate — Morosini Achille, Rimini — Peroni Luigi, Mondovì — Pianforino dott. Uberto, Serrungarina — Raffaelli geom. Carlo, Urbania — Sangalli dott. Amilcare, Fiorenzuola di Focara — Venturoli dott. Artidoro, Pesaro — Verni Iginio, Cattolica — Vittorangeli dott. Silvio, Candelara.

PER IL FOGLIO 8 (SUSA).

Alberiono Stefano, Paesana — Albinolo geom. Guido, Pinerolo — Audifredi dott. Stefano, Crissolo — Araldo Eraldo, San Secondo di Pinerolo — Bois Giovanni, Valgrisanche — Brignone cav. avv. Amedeo, Pinerolo — Carbone dott. Agostino, Cumiana — Gutermann Rodolfo, Perosa Argentina — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo R. del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Cuneo e Torino — Leschiera dott. Giovanni, Villeneuve — Leschiera geom. Michele, Oncino — Perassi geom. Giorgio, Cavour — Pignatelli avv. not. Filippo Villar Perosa — Pons Emanuele, Praly — Rivoir dott. Davide Torre Pellice — Trossarelli dott. Carlo, Torre Pellice.

Nomi di collaboratori ommessi precedentemente.

FOGLIO DI ROMA.

Durantini Roberto, Aquila.

Commissione Strade

La Commissione Strade ha prese fra altre le seguenti deliberazioni:

CONCORSO PEL MATERIALE DI INGHIAIAMENTO — Si prende atto delle comunicazioni del Comitato dell'Esposizione. La Delegazione Strade ha rimesso al Gabinetto del Politecnico i materiali presentati al Concorso ed al T. C. I. vorrebbe che fossero consegnati i fondi rimasti perchè venga indetto dal Touring stesso un nuovo analogo concorso.

Ora per le monografie stradali si dà incarico alla Direzione del Touring di conferire una ricompensa agli autori delle monografie stradali di Sondrio e Lecce che sono meritevoli di premiazione per quanto presentate fuori concorso perchè non nei termini di tempo.

LARGHEZZA DEI CERCHIONI. — Mentre la Commissione si preoccupa del fatto che alcune provincie hanno prorogato di un anno l'applicazione del regolamento sulla larghezza dei cerchioni, si esprime il voto che non si concedano altre proroghe per la provincia di Pisa, la quale anche dopo il parere favorevole dell'Ufficio Tecnico Provinciale ha respinto l'applicazione del regolamento sulla larghezza dei cerchioni. Nello stesso tempo si manda a far pratiche presso il Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere l'emanazione di un regolamento unico.

INCATRAMATURA DELLE MASSICCIATE. — Si prende atto della relazione del Concorso di Londra per l'incatramatura delle massicciate.

Sul reclamo del socio Grumi il quale ha lamentato che a Milano il regolamento sulla larghezza dei cerchioni, è come non esistesse, si manda a sollecitare l'autorità municipale perchè ponga maggior severità nell'osservanza del regolamento stesso.

Le inondazioni di Ottobre.

I viali e la piazza di Pallanza allagati.

Fot. del socio sig. G. Rossi.

Circolazione = Dogane = Tasse

Tassa di Circolazione

Ricordiamo a tutti gli interessati che col 1 gennaio di ogni anno, a tenore dell'art. 44 del regolamento 22 aprile 1906, N. 138 per l'esecuzione della legge 10 dicembre 1905, N. 582 i velocipedi, motocicli ed automobili devono essere muniti della corrispondente targhetta della quale a tal uopo col 1 dicembre incomincia la vendita.

I contravventori, sia pure nella massima buona fede, incorreranno nell'ammenda sancita dall'art. 4 della legge sopramenzionata, corrispondente al doppio della tassa stessa.

Occhio quindi alla legge per evitare contravvenzioni.

Ai velocipedisti ed ai motociclisti poi facciamo presente che la targhetta deve essere apposta sul tubo dello sterzo del veicolo, oppure, quando per la forma di esso ciò non sia possibile, all'estremità anteriore del tubo orizzontale od in altro punto visibile della macchina stessa. Chi circola senza targhetta applicata al velocipede od al motociclo è passibile di contravvenzione ancorchè la porti in tasca; così ha deciso la Suprema Corte di Cassazione in vari suoi giudicati, confermando anche testè tale massima, in causa Gasperini.

Noi, forse per amore di turismo che anche da una legge fiscale vorremmo favorito, non condividiamo punto la massima tenorizzata dalla Cassazione e vorremmo invece in proposito vedere trionfare le argomentazioni del pretore di Vigevano svolte in una elaboratissima sentenza (Vedi *Rivista del T. C. I.*, gennaio c. a., pag. 26) ma di fronte al responso della suprema Corte dobbiamo ricrederci e consigliare agli amici nostri la piena osservanza della legge.

Una saggia ordinanza.

La Deputazione provinciale di Forlì, impressionata per il continuo succedersi di investimenti verificatisi per negligenza ed incuria dei conduttori di veicoli in genere sulle pubbliche strade, ha emanato un'opportunissima ordinanza che riproduciamo integralmente, come quella che segna un risveglio da parte delle Amministrazioni locali per impedire disgrazie e rendere più agevole insieme la viabilità:

« I cantonieri stradali devono esercitare una sorveglianza diligente sulla velocità degli automobili, biciclette e motociclette affinchè non abbiano a superare con pericolo proprio ed altrui le prescrizioni regolamentari, ma nello stesso tempo sorvegliare con uguale rigore i carri, i carichi, le carrozze, i veicoli in genere trainati da bestie, perchè questi pure si attengano a tutte quelle cautele che sono necessarie alla propria ed altrui incolumità e cioè:

« 1. — che qualunque carro di qualsiasi dimensione debba sempre tenere la propria mano destra lungo il cammino;

« 2. — non ingombrare e occupare il centro della strada per modo da rendere incerto e mal sicuro il passaggio;

« 3. — non abbandonare mai sotto qualsiasi pretesto le redini e la cura delle proprie bestie;

« 4. — avere sempre almeno un lume acceso nel proprio veicolo dopo il crepuscolo;

« 5. — sorvegliare che le dimensioni del carico non superino la misura giusta e proporzionale;

« 6. — che sulla medesima strada nessun veicolo proceda mai di conserva con altri;

« 7. — che anche i carri e veicoli da trasporto si muniscano delle targhe prescritte dall'art. 34 del regolamento governativo.

« I cantonieri dovranno elevare immediatamente contravvenzione a chi non osservi dette disposizioni; e gli ingegneri provinciali di riparto faranno subito rapporto, per le opportune misure disciplinari, contro quei cantonieri di cui potessero verificare la mancata diligenza ».

Il fine cui mira detta ordinanza è ben chiaro: obbligare la piena osservanza delle norme di polizia stradale che purtroppo la pratica ha dimostrato essere lettera morta nei confronti di conduttori di veicoli trainati da animali.

E' una disposizione veramente provvida, e noi ci auguriamo che il saggio disposto della Deputazione provinciale di Forlì possa trovare eco in tutte le Prefetture del Regno.

Per la tassa sui Velocipedi a L. 5.

A S. Eccellenza il Ministro Lacava, il quale ebbe ad interessarsi della questione sollevata dal Touring e agitata insistentemente all'epoca del Ministero Massimini, avevamo trasmesso da tempo un nuovo memoriale nel quale sono ribadite le dimostrazioni della necessità e della equità della riduzione a L. 5 della tassa sui velocipedi e la persuasione che ciò non porterebbe all'erario una diminuzione, ma anzi un aumento di entrata.

La Francia, dopo di aver ridotto la tassa da L. 12 a L. 6, ha potuto rilevare un reddito molto superiore a quello precedente. Ed ora attendiamo l'esito delle statistiche sulla tassa dei velocipedi in Francia del corrente anno in cui questa fu ridotta da L. 6 a L. 3: statistica di reddito fiscale, e di prosperità industriale.

Quanto si è verificato e si verifica in Francia, avverrà anche in Italia, ed a maggior ragione quando si pensi che qui solo 300.000 velocipedi sono ora soggetti a tassa, mentre in Francia ne circolano due milioni circa.

Mentre d'altra parte l'espandersi delle città, la creazione di sobborghi industriali e l'abitudine degli operai di abitare i paesi limitrofi che sono le propaggini delle città, hanno reso semplice il veicolo uno dei più comuni, dei più morali, dei più utili, dei più popolari mezzi di trasporto.

Causa unica e preponderante perchè la pratica bicicletta non sia entrata nel nostro Paese in un maggior uso popolare, è appunto la gravità della tassa che oggi la colpisce, certo non proporzionata al prezzo corrente di essa, e non alla portata di coloro che, pur trovandosi nella condizione di disporre con un sacrificio della somma di una cinquantina di lire per acquistare un velocipede usato, non possono corrispondere sopra di esso una tassa annua di L. 10.

***

Queste e le altre ragioni da noi largamente esposte nell'accennato memoriale e che andiamo ripetendo da parecchio tempo al Ministro e ai legislatori sembra abbiano impressionato favorevolmente S. E. Lacava che ci ha dato affidamento a studiare la nostra proposta con serio intendimento di una soluzione; anzi in relazione al discorso ultimamente pronunciato circa i nuovi provvedimenti finanziari in cui accennò alla riduzione della tassa sui velocipedi fu da noi trasmesso al Ministro delle Finanze il seguente telegramma:

« Interpretando sentimenti 65.000 Soci Touring, presento all'Eccellenza Vostra omaggio riconoscente per avere in accoglimento ai voti espressi dal nostro Sodalizio con apposito memoriale, pubblicamente annunciato progetto riduzione tassa velocipedi. »

Firm. JOHNSON
Direttore Generale del T. C. I.

In Italia il Touring, prendendo atto ben volentieri di tali favorevoli disposizioni mantiene vigile la propaganda, che è la propaganda di 65 000 soci, perchè presto si realizzi la tassa a L. 5.

La circolazione delle automobili e degli altri veicoli.

E' noto che nel febbraio scorso il Ministero dei lavori pubblici, giustamente impressionato dal ripetersi di alcuni disgraziati accidenti provocati dall'imprudenza d'automobilisti, diramò una circolare a tutti i prefetti, perchè fossero prese disposizioni severe da parte delle competenti autorità e dei funzionari, per una rigorosa applicazione delle norme che regolano la circolazione delle automobili. Ad un ricorso inoltrato dal Touring Club Italiano col quale erano messi in luce gli inconvenienti gravissimi che avrebbe potuto portare una interpretazione rigorosa della circolare, il Ministro rispose chiarendo i concetti della disposizione, nel senso che la circolare non aveva contenuto di restrizione, ma di richiamo alle norme già in vigore. Ciò non poteva ad ogni modo togliere la preoccupazione che, per parte delle autorità dipendenti e dei funzionari, si desse alle nuove disposizioni un carattere vessatorio, assolutamente esiziale all'incremento dell'automobilismo nel nostro paese, — tanto più che a regolare gli eccessi per parte degli automobilisti provvedono troppo bene parecchi dei nostri comuni con una gragnuola di contravvenzioni elevate a diritto ed a rovescio, — quando non interviene il concorso della popolazione con un contegno risolutamente ostile agli automobilisti.

Per questo la Direzione del Touring, coadiuvata dall'opera dei suoi consoli, intraprese una vasta inchiesta presso i comuni d'Italia, allo scopo di conoscere l'avviso delle singole Amministrazioni circa l'interpretazione della circolare ministeriale. Ed è stato con viva soddisfazione che si è potuto constatare che se concordemente, da una parte, i comuni interpellati convennero nella necessità di far rispettare i regolamenti di circolazione, dall'altra nessuno mostrò di voler prendere occasione dalla circolare per assumere un contegno vessatorio di fronte agli automobilisti di passaggio. Non sarebbe nè giusto nè ragionevole, infatti, che, l'imprudenza di qualche automobilista dovesse danneggiare tutti coloro, e costituiscono la grande maggioranza, che mostrano di essere ossequenti alle prescrizioni regolamentari.

Veto agli Automobili nei Canton Grigioni.

La notizia non è ufficiale, ma tuttavia attendibile.

Il *referendum* indetto agli elettori del Gran Consiglio di Stato dei Canton Grigioni, per la libera circolazione degli automobili sopra i tratti di strada " Frontiera di S. Gallo e di Lichtenstein fino a Thusis, Landquart-Davis, Coira-Lanzerheide e Castasegna-Vicosoprano ,, ebbe esito negativo essendo stato respinto il deliberato con una votazione di 10 545 voti contro 2072.

Per quanto restrittive e scrupolose sieno in Svizzera le norme di polizia stradale, questa decisione è certo in evidente disaccordo colla libertà che gli automobilisti, pur essendo costretti ad osservare quelle naturali norme che possano garantire la sicurezza pubblica, godono negli altri Stati, i quali, consci del crescente estendersi della circolazione automobilistica e, diciamolo pure, del progresso di cui questo veicolo sembra rappresentare il cammino attraverso i popoli, hanno saputo riconoscere la necessità di lasciargli libero adito a concorrere per qualunque tramite alla esplicazione della vita moderna, e gli hanno reso il dovuto omaggio come ad un portato della più pratica ed avanzata utilità.

Non disperiamo tuttavia che le Associazioni più direttamente interessate, e nostre alleate allo scopo precipuo di allargare maggiormente il campo all'attività turistica, riescano con un paziente e studiato lavoro a convincere i governi più restii che il vietare in tal modo la circolazione automobilistica non è che un ostacolo opposto allo sviluppo della civiltà moderna, e possano in seguito offrire agli interessati anche il conseguimento di quella concessione che il *referendum* di cui qui è parola ha per questa volta voluto negare.

Unite il francobollo per la risposta!

Ai soci che scrivendo alla Direzione per oggetti di indole personale non uniscono il francobollo per la risposta, dobbiamo osservare che con la tenue quota di L. 6 annue il Touring non può assumersi l'onere di rispondere con lettere affrancate alle numerose richieste dei suoi soci.

Il sistema adottato dal Touring di rispondere senza affrancare alle domande senza francobollo crediamo sarà trovato preferibile a quello di istituzioni congeneri che in simile caso non rispondono affatto.

In ogni modo, chi desidera gli si risponda con lettera affrancata, alla domanda unisca il francobollo.

Chi scrive per la RIVISTA, è pregato di scrivere da una sola parte del foglio. I manoscritti non si restituiscono.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

Offerte precedenti	Cartelli n.	2734	L.	37 353
Comune di Acquasparta	,, ,,	2	,,	20
,, Casarsa d. Delizia	,, ,,	2	,,	20
,, Castellanza	,, ,,	2	,,	40
,, Chiari	,, ,,	2	,,	50
,, Dovadola	,, ,,	2	,,	40
,, Fossano	,, ,,	5	,,	115
,, Gualdo Tadino	,, ,,	2	,,	40
,, Massa	,, ,,	2	,,	40
,, Medole	,, ,,	1	,,	20
,, Montalcino	,, ,,	1	,,	20
,, Palazzolo sull'Oglio	,, ,,	1	,,	10
,, Russi	,, ,,	1	,,	20
,, S. Cristina e Bissone	,, ,,	3	,,	40
,, Scandiano	,, ,,	2	,,	40
,, Termini Imerese	,, ,,	2	,,	40
,, Urago d'Oglio	,, ,,	2	,,	20
,, Zelarino	,, ,,	2	,,	40
Automobile Club, Milano	,, ,,	4	,,	80
Beretta Luigi, Milano	,, ,,	3	,,	75
Di Scalea C., Console, Palermo	,, ,,	2	,,	40
Gavotti on. avv. Gustavo, Genova	,, ,,	1	,,	25
Geisser cav. dott. A., Torino	,, ,,	2	,,	50
Guagno ing. Enrico, Mosso Santa Maria	,, ,,	6	,,	120
Totale...	Cartelli N.	2786	L.	38 358

Vandalismi imperdonabili.

Leggiamo nel *Corriere d'Italia* di Roma:

« Ci scrivono pregandoci di far notare lo scempio che si fa giornalmente dei cartelloni indicatori del Touring, da coloro che non sono interessati a mantenerli.

« Per esempio, sulla strada di Frascati, ve ne sono alcuni resi addirittura illeggibili dalle fucilate di cacciatori che si esercitano nel tiro, prendendo di mira proprio i cartelloni del Touring, posti per far cosa utilissima a tutti i turisti ».

Riportiamo queste righe con un vero senso di avvilimento. L'anno scorso erano i cacciatori della Valtellina che si prendevano il barbaro gusto di far bersaglio delle loro prodezze i cartelli del Touring; e quest'anno le sciocche imprese si devono deplorare anche alle porte di Roma!

Comprendiamo il ladro che rubando ha un profitto; ma non comprendiamo codesti barbari che danneggiano, per puro spirito di bestiale malvagità, quanto è fatto per l'utilità di tutti.

Quando pensiamo come all'estero sono rispettati e protetti, anche dal più rozzo ed ignorante villanzone, i cartelli turistici, ci vergogniamo sinceramente d'aver fra i nostri connazionali simili selvaggi vestiti da persone civili.

Mille cartelli collocati nel 1907.

Dal principio dell'anno a tutt'oggi il Touring ha collocato circa mille segnalazioni stradali di nuovo tipo.

Se la grande diffusione dei cartelli indicatori del Touring da una parte costituisce la miglior prova del favore che incontra tale importantissimo servizio del Sodalizio, dall'altra essa vale a mettere in maggior rilievo nuovi bisogni, nuove esigenze. Questo diciamo perchè mai come ora sono state frequenti ed insistenti le richieste perchè il Touring provveda a dotare di segnalazioni località che ne sono prive.

Il Touring ha stanziata in bilancio una somma per le segnalazioni stradali: ma se dovesse fare solo assegnamento su essa, senza dubbio i risultati della propaganda del Sodalizio in materia di cartelli indicatori non sarebbero così evidenti. Il nerbo, la vita della propaganda del Touring per le segnalazioni stradali non può essere data che dal concorso cordiale, largo, efficace degli Enti pubblici, delle autorità e dei privati, che con un contributo assai modesto, in confronto all'importanza della prestazione, possono portare il miglior aiuto all'opera del Sodalizio.

In prima linea vengono le pubbliche amministrazioni: le Provincie ed i Comuni. Ora se colle Deputazioni provinciali può essere sufficiente l'azione diretta della Direzione generale, colle Amministrazioni comunali invece si presenta senza dubbio infinitamente più efficace l'opera dei consoli, dei soci, specie se si tratta di Comuni di minore entità. E' difficile che il console, che il socio non abbia aderenze colla sua Amministrazione comunale: non si tratta quindi che di fare azione personale presso la Giunta perchè decida l'acquisto del numero di cartelli necessario alla segnalazione stradale delle località circostanti. E poichè si tratta di indurre l'Amministrazione del Comune a prendere un provvedimento, non di interesse particolare, ma di utilità generale, larghissima, non riteniamo che il compito del console o del socio volonteroso si presenti troppo disagevole.

A questo proposito rinnoviamo la raccomandazione, anche recentemente fatta ai consoli con una circolare, perchè la maggior diffusione sia data al nuovo *Cartello dei Comuni*. Il nome stesso indica di che cosa si tratti: è un cartello eseguito come gli altri tipi, ma più grande: 50 centimetri per 115, e contenente le generalità del Comune, le notizie che lo interessano (ferrovia, telegrafo, telefono, ecc. ecc.): esso è destinato a sostituire le scritte che per legge ogni Comune deve apporre agli ingressi nell'abitato, ma che appunto perchè compilate senza criterio uniforme, ben raramente si presentano di pratica utilità, quando non sono addirittura incomprensibili per essere ridotte in malo stato dalle intemperie e dalla mancanza di manutenzione.

Il Concorso che il Touring domanda per questo Cartello ai Comuni, e che corrisponde soltanto ad una parte delle spese sostenute per l'esecuzione del cartello stesso, è di L. 20: occorre mettere specialmente in evidenza che per il fatto dell'adozione del cartello del Touring viene soppressa qualunque ulteriore spesa di manutenzione, essendo esso eseguito in modo da renderlo resistentissimo alle intemperie e di grande durata. Senza notare come l'apposizione del cartello del Touring, che rappresenta quanto di più pratico e di più completo sia stato sinora fatto nel campo delle segnalazioni, vale a conferire al Comune un simpatico carattere di modernità che non può sfuggire anche a chi solamente si limita ad attraversare l'abitato.

Il cartello di confine.

Qualche giornale ha recentemente rilevato il fatto che mentre i Governi esteri hanno da tempo provveduto a collocare immediatamente dopo il confine, sulle strade di grandi comunicazioni immittenti nel loro territorio, degli speciali cartelli col nome della Nazione, nulla di simile si sia ancor fatto in Italia, dove al di là del posto doganale nessun segno esiste che dia indizio del mutamento di territorio.

Il Touring si stava già occupando della cosa, e gli studi fatti hanno portato alla creazione di un tipo di cartello rispondente assai bene allo scopo e che qui sotto riportiamo.

Il cartello è in ferro verniciato, misura cm. 65×100. Sul fondo tricolore campeggia la parola " Italia ,, più sotto v'è l'indicazione del valico, dell'altimetria e della distanza che separa dal primo centro in territorio italiano.

Ora si tratta di sottoporre il cartello all'approvazione del Governo, perchè esso venga senz'altro adottato e posto in opera; ed il Touring spera tra breve, grazie alle pratiche del suo Console per Roma, cav. avv. Italo Bonardi, segretario particolare di S. E. il Ministro di A. I. e C., di vedere le sue proposte accolte ed i nuovi cartelli applicati ai punti di confine delle strade che dall'estero immettono in Italia. Sarà il primo saluto che nel nome del Paese nostro il Touring rivolgerà a quanti, servendosi delle grandi comunicazioni che fanno capo ai principali passi alpini, entreranno in Italia.

COMUNICATI DEL TOURING

La Direzione ed il Consiglio direttivo del Touring hanno preso nelle loro ultime sedute, tra l'altro, le seguenti deliberazioni:

SITUAZIONE DEI SOCI. — Il Consiglio prende atto della situazione dei soci al 30 settembre 1907, dalla quale si rileva che le previsioni di rinnovi e di soci nuovi al 31 dicembre sono state superate fin dal 30 settembre. Per questi risultati il Consiglio esprime il suo compiacimento.

PUBBLICAZIONE DI CONTRIBUTO ALLA TOPONOMASTICA ITALIANA. — Si svolgono i criteri che avrebbero indotto la Direzione generale a deliberare una spesa di L. 2000 per una pubblicazione di contributo alla toponomastica italiana.

Per le disposizioni prese per la richiesta di correzioni al 100 000 il 250 000 del Touring fruisce solo in parte, così sarebbe venuta l'idea di poter mettere a disposizione dei geografi, come contributo del Touring al perfezionamento della cartografia italiana, i risultati dell'inchiesta, limitatamente alla toponomastica, coi nomi dell'informatore dei controlli e dei revisori, — allo scopo di dare agio a chi volesse approfondire studi o a chi ne volesse fare, — di avere delle fonti di informazione esaurienti.

ALLARGAMENTO DELLA VIA EMILIA NELL'INTERNO DI CASTEL S. PIETRO. — Si appoggia la domanda del console di Castel S. Pietro per intervenire presso l'Amministrazione Provinciale di Bologna per poter ottenere l'allargamento della via Emilia nell'interno di quell'abitato, ritenuto indispensabile per le accresciute esigenze della viabilità.

(In seguito a tale interessamento, dall'egregio signor presidente della spettabile Deputazione Provinciale di Bologna pervenne alla Direzione del Touring la seguente lettera:

" Sul finire del giugno p. s. codesta onor. Direzione mi rivolgeva preghiera che fosse presa in benevolo esame la domanda per l'allargamento della via Emilia nella località denominata *I Due Portoni*, poco oltre la traversa di Castel S. Pietro dell'Emilia.

" Ora io sono in grado di comunicare che quest'opera è stata testè compresa in un elenco di lavori di grande sistemazione, correzione e miglioramento delle strade provinciali che la Deputazione presenterà al Consiglio nell'odierna sessione ordinaria con proposta di eseguirli nel prossimo esercizio ,,).

DIPLOMA DI BENEMERENZA DELLA CARTA. — *Bertarelli* presenta la proposta della istituzione di uno speciale diploma di benemerenza di due gradi per distinzione alle autorità, uffici pubblici e privati, soci e non soci, che hanno collaborato in modo efficace alla Carta d'Italia.

I bozzetti dei diplomi vengono presentati in Consiglio. Il Consiglio approva.

PROPOSTA DI TRASFORMAZIONI DELLA *RIVISTA*. — *Vigliardi* ricorda che il Consiglio è a conoscenza, per avere già sentito altre volte accennare a progetti in proposito, di studi che la Direzione generale stava facendo per introdurre delle riforme nella pubblicazione della *Rivista*, in modo da poter dotare anche il nostro periodico mensile di quelle migliorie e di quelle innovazioni che sono state portate ad altre riviste tra le più conosciute e diffuse. Sarebbe intenzione di introdurre nella *Rivista* la collaborazione di penne illustri, per un articolo mensile; nuove rubriche interessanti, come una *Rivista* delle *Riviste* dei diversi Touring; la riproduzione mensile di fotografie caratteristiche ed interessanti, fornite dai Soci stessi. Inoltre si vorrebbe disporre affinchè la *Rivista* abbia a giungere ai nostri soci costantemente a giorno fisso.

Certamente la nuova veste sotto cui si vorrebbe presentare la *Rivista* ai soci porta un forte aggravio al bilancio del Touring, ma pur riconoscendo la maggior spesa occorrente, la Direzione, senza volere che il suo parere, completamente ed unanimemente favorevole alla riforma, abbia da pesare sul voto e sulle idee del Consiglio, fa osservare come questa riforma sia una necessità se si vuole che la nostra *Rivista* sia sempre la maggiore tra le pubblicazioni del Touring: il legame continuo ed apprezzato fra il Consiglio ed i soci.

MINUTERIE DELLA CARTA D'ITALIA. — Si approva l'istituzione di minuterie della Carta d'Italia: e cioè di regoli a quattro scale, in acero, bosso e celluloide, salvo studiare un tipo di regolo meno ampio ed un tipo a triangolo.

SCUOLA CHAUFFEURS DI MILANO. — Si stabilisce di continuare anche per l'anno 1907 il sussidio di L. 250 per la Scuola operai costruttori d'automobili e *chauffeurs* presso la Società d'incoraggiamento d'arti e mestieri.

DOMANDA DELLA SOCIETA' PRO COMO. — Si dà comunicazione della lettera 7 ottobre della Società Pro Como, colla quale questa, richiamando la proposta già avanzata lo scorso anno di una strada radiale da Milano a Varese, esclusivamente per uso degli automobilisti, si dichiara disposta ad iniziare un vasto movimento locale in modo da raccogliere un primo ingente fondo, — purchè le pratiche che in proposito si dovessero riprendere mirassero al progetto di una strada Milano-Como.

Si manda a comunicare che la proposta della Pro Como sarà esaminata in una prossima seduta della Commissione a suo tempo nominata allo scopo

CLICHES. — Si stabilisce la massima che il Touring possa vendere i *cliches* usati delle proprie pubblicazioni, che abbiano una data d'uso non minore di due anni, a prezzi che saranno stabiliti di volta in volta coll'eventuale acquirente.

DATE FISSE PER LE SEDUTE ORDINARIE DI DIREZIONE. — Si delibera di tenere le sedute ordinarie il lunedì di ogni settimana alle ore 16.

SALON DI PARIGI 1907. — Il Consiglio approva la proposta di partecipazione del Touring al Salone di Parigi di quest'anno, accogliendo nel proprio Salone anche l'Automobile Club di Milano, dietro un compenso di L. 2500, come contributo delle spese per l'arredo dello *Stand*. L'Automobile Club di Milano dà affidamento morale che per i venturi anni, ove esso intendesse continuare la sua partecipazione al Salon di Parigi, si rivolgerebbe anzitutto al Touring Club Italiano per rinnovare l'accordo sulle basi della convenzione stipulata quest'anno.

NUOVE TARGHE PER GLI ALBERGHI AFFILIATI — La Direzione generale del T. C. I. ha recentemente stabilito per gli alberghi affiliati al Sodalizio, un nuovo tipo di targhe in sostituzione di quelle in latta verniciata esistenti finora.

Il nuovo tipo, conforme al disegno qui riportato, è in ferro smaltato e misura cm. 38 × 30. Il colore del fondo della targa, vale a distinguere le diverse categorie di alberghi: bianco per la prima categoria, rosso per la seconda e verde per la terza.

Esaurite le pratiche inerenti all'affiliamento per ottenere il deposito della targa occorre farne richiesta sull'apposito modulo, ed inviare al cassiere del T. C. I. ,la somma di L. 8 per la placca semplice e L. 11 per la placca doppia. Al cessare dell'affiliamento verranno restituite L. 5 contro restituzione della targa semplice o di quella doppia, da rinviarsi in porto affrancato.

MONOGRAFIA DEL MONTE BALDO. — Si concede la licenza di pubblicazione di una monografia sul Monte Baldo, richiesta dal dott. Paolo Piccoli, purchè questa venga fatta di sua iniziativa e per suo conto, accennando alla premiazione avuta nel concorso del Touring Club Italiano, e fatta condizione della concessione al Touring di alcune pagine di pubblicità sulla monografia stessa.

COMITATO D'ONORE DELL'ESPOSIZIONE DI TORINO 1908. — Il Direttore generale accetta l'invito a far parte del Comitato d'onore per l'Esposizione di Automobili di Torino 1908, mentre si manda a ringraziare la presidenza.

Il "Touring office„ ed i servizi per i Soci

E' noto ai Soci che da tempo la Direzione pensava di corrispondere all'incremento veramente notevole di Soci che si andava verificando in parecchie località, con una estenzione dei servizi effettuata mediante l'impianto di uffici succursali nelle località stesse, abilitati in tutto od in parte ad eseguire quelle operazioni sociali che mettono di sovente in rapporto il Socio colla Amministrazione, non solo, ma a corrispondere a quelle richieste per le quali maggiormente si risente la necessità di un riscontro immediato.

E' noto pure che da parecchio tempo erano in corso trattative per l'istituzione definitiva di uno di tali Uffici in Roma: mentre i Soci sanno che in Torino, grazie anche alla buona volontà di quel consolato, che ha posto nella effettuazione di tale disegno un contributo non lieve materiale e disinteressato di prestazioni, funziona già un Ufficio Consolare, la cui istituzione ha assai giovato in un centro che fornisce, dopo Milano, il maggior contingente di Soci tra le altre città d'Italia.

Nullameno, per difficoltà ovvie la Direzione ha potuto addivenire solamente oggi alla definizione di un programma di svolgimento dei suoi servizi, — avendo trovato una base economica che le permette di attuare i suoi disegni, senza portare al bilancio un aggravio che si sarebbe risolto in una diminuzione di prestazioni generali ai Soci. Tale combinazione ci è stata permessa in seguito ad accordi cordiali intervenuti con la Società Nazionale dei Trasporti Fratelli Gondrand, alcune iniziative della quale le hanno acquistato benemerenza nel turismo. Tale Società si è accordata per assumere col Touring un complesso di servizi corrispondente ai due concetti della Direzione: quello di ravvicinare colla istituzione di succursali i Soci all'Amministrazione, specialmente nei riguardi di tutte le prestazioni ed i servizi sociali (pagamento quote, rilascio trittici, vidimazioni tessere, vendita di pubblicazioni ecc.) e quello di istituire e far funzionare degli uffici di informazioni complessi e completi, che rispondano alle esigenze dei turisti, con qualunque mezzo essi compiano i loro viaggi e le loro escursioni.

Ci riserviamo di ritornare nel prossimo numero sulla natura e sulla portata della nuova iniziativa del Touring, che mentre è di grande giovamento ai Soci, rappresenta nello stesso tempo una iniziativa di interesse nazionale per la facilitazione dei viaggi e per quel largo impianto di servizi di informazioni quale il Touring col materiale prezioso, con i trattati internazionali e con l'esperienza or più che decennale può organizzare a vantaggio di tutti i turisti italiani e stranieri.

Fin d'ora però possiamo annunciare che, nel rispetto dei Soci, i servizi che li riguardano sono assunti nei seguenti uffici dal 15 Novembre corrente:

1. ROMA — Piazza S. Silvestro, 91.
2. TORINO — Presso l' ufficio Consolare, Corso Vittorio Emanuele, 50.
3. GENOVA — Galleria Mazzini. — Dal 15 febbraio in un grandioso negozio sotto i portici di Via XX Settembre, 35 (Palazzo Hotel Bristol).
4. FIRENZE — Via Vecchietti, 5.
5. VENEZIA — Palazzo Morosini, Campo S. Stefano.
6. NAPOLI — Piazza Nicolò Amore.
7. PALERMO — Via Vittorio Emanuele, 182.
8. CATANIA — Via Vittorio Emanuele, 69 A.
9. MILANO — Galleria Vittorio Emanuele.

Nei rispetti dei Soci tali uffici sono abilitati alle seguenti operazioni:

Riscossione delle quote di rinnovo — Associazioni nuove. — Vendita di pubblicazioni e minuterie. — Rilascio di libretti di circolazione automobilistica. — Rilascio di trittici automobilistici.

Il pagamento però delle quote di rinnovo pei Soci di Milano non potrà essere fatto che alla Sede centrale, Via Monte Napoleone, 14.

Gli uffici sono tutti contradistinti dalla placca e dal distintivo del Touring Club Italiano.

A Piacenza nel 1908

Il nuovo Ponte sul Po. — Convegni. Concorsi, Adunate e Mostre.

Abbiamo accennato in alcuni numeri precedenti che da parecchi mesi, e precisamente da quando si è effettuata la visita della Direzione Generale del T. C. I. ai lavori del Ponte sul Po, dietro invito dell' On. Deputato Giovanni Raineri, Capo Console del Touring in Piacenza, del Colonnello Cappello e dei Membri del Comitato costituitosi per i festeggiamenti in occasione dell'inaugurazione del nuovo Ponte, il Touring aveva accordato il suo appoggio ad una serie di manifestazioni turistiche della maggior importanza, nel campo ciclistico ed automobilistico, che sarebbero state organizzate ed indette appunto per festeggiare tale avvenimento.

In diversi convegni intervenuti tra la Direzione del Touring ed il Comitato di Piacenza, il programma è andato man mano precisandosi nelle sue linee generali, e la portata delle manifestazioni turistiche a poco a poco è andata allargandosi anche per il cordiale interessamento del march. Alfonso Ferrero di Ventimiglia, in nome dell'Automobile Club d'Italia, del quale ha promesso il patronato e partecipazione alle organizzazioni sopradette.

Il programma comprende una Mostra del Ciclo e dell'Automobile ed una esposizione di motori a scoppio industriali, una Mostra del Po, organizzate dal Comitato Cittadino di Piacenza, insieme ad esposizioni agrarie, mutue, zootecniche, internazionale di giuocattoli, e ad un concorso internazionale ginnastico.

Il Touring dal canto proprio insieme al Comitato di Piacenza lancerà un grande *Convegno Generale* con una *Adunata Nazionale dei V. C. A., con manovra di difesa della linea del Po;* per la direzione della quale manovra il generale Chiarla, che ha già comandato il primo esperimento di Brescia e la manovra di Turbigo, ha già dato il suo assenso in forma e con tali espressioni che mostravano in lui la fiducia in una adunata veramente grandiosa dei Reparti.

Il T. C. I. poi d'accordo coll'A. C. I. organizzerà un *concorso di camions, omnibus, furgoni, vetture automobili per trasporti in comune e per pubblici servizi*, concorso internazionale organizzato su basi larghissime, con l' aiuto specialmente dei Ministeri interessati della Guerra, dei LL. PP., di A. I. C., delle PP. e TT. A facilitare tale concorso giover senza dubbio l' opera del nostro Capo Console Deputat Raineri.

Si parla anzi di compenetrare nelle varie categorie in cui si dovranno suddividere questi grandi concorsi, quello indetto dal Ministero delle Poste e Telegrafi per una vettura per servizi rurali di trasporto persone, corrispondenza postale e pacchi, ecc.

Infine, parte genialissima ed importante del programma sarà una manifestazione pratica di navigazione interna nel Po, da Venezia o dalle bocche nell' Adriatico fino a Piacenza con un concorso aperto a tutti i tipi di imbarcazione a motore, con special riguardo a quelle di rimorchio. Non v'è nessuno al quale sfugga negli attuali momenti di studio veramente intenso del problema della navigazione interna l'importanza come prova di tali manifestazioni sia per le pubbliche Amministrazioni che per i turisti.

Abbiamo detto che il Comitato di Piacenza è presieduto dal Deputato Raineri. Il Sotto-Comitato per le manifestazioni turistiche è presieduto del colonnello Cappello, Console del Touring. Per l'organizzazione di tutte le manifestazioni, oltre alle persone del Touring, che hanno ormai nome e tradizione in tutte le maggiori manifestazioni turistiche del ciclo e dell'automobile hanno già promesso la loro collaborazione efficace il Maggiore Maggiorotti del Comando del Corpo di Stato Maggiore, l' Ing. Lumet, Segretario della Commissione tecnica dell'A. C. F., il signor Georges Berteaux, Capo Console del T. C. I. a Parigi, il Cav. Avv. Italo Bonardi, Segretario particolare di S. E. il Ministro di A. I. C., il Conte Piero Foscari, Capo Console di Venezia, il Conte Orazio Oldofredi e altre persone cospicue.

Tale programma nelle sue linee generali sarà portato al Congresso internazionale del Calendario Sportivo di Parigi, che avrà luogo nel corrente novembre durante il Salon, di modo che la manifestazione di Piacenza assurge già per questo fatto, al carattere ed alla importanza delle più grandi manifestazioni internazionali.

Gli Annuarî del Touring

Annuario Generale 1908.

E' incominciata in questi giorni l'inchiesta consueta per l'Annuario Generale del 1908.

Confortati dal risultato ottenuto lo scorso anno approfittiamo ancora una volta della collaborazione intelligente e spontanea dei Soci, ed è perciò che sottoponiamo un questionario con viva preghiera di portarvi la loro cortese attenzione.

L'edizione 1908 dell'Annuario Generale non avrà modificazioni sostanziali di qualche rilievo. Il nostro volumetto è andato man mano migliorando in tutte le sue rubriche così da costituire ormai una vera enciclopedia di utilità pratica sia per viaggiare che per consultazioni al tavolo.

Ma perchè il nostro Annuario raggiunga il maggior grado di perfettibilità che è nel desiderio di tutti, occorre sopratutto che i Soci soddisfino alla nostra cordiale richiesta di collaborazione; che sarà poi per loro un giusto titolo di vanto l'aver contribuito alla compilazione di un volume che tanti servigi rende ormai non solamente ai Soci, ma alla generalità dei turisti, degli studiosi, alle Amministrazioni, agli Istituti pubblici, ecc.

Ai nostri Soci diremo come l'anno scorso che, mercè loro, l'Annuario del Touring è il solo libro in Italia che possa avere 60 000 collaboratori.

Annuario dell'Automobilismo 1908.

L'edizione 1907 di questa interessante pubblicazione, che è l'unica del genere che si pubblica in Italia, è presso che esaurita.

All'infuori della consueta inchiesta per l'*Annuario dell'Automobilismo* 1908 che inizieremo in questi giorni, invitiamo da queste colonne quanti hanno un interesse da svolgere nel vastissimo campo dell'automobilismo (possessori d'automobili — industriali — commercianti — garages — esercenti servizi pubblici di trasporto con automobili — ecc.) a voler comunicarci per tempo tutte le aggiunte e modificazioni che riterranno necessarie per perfezionare ancor più il lavoro già fatto negli scorsi anni.

Rammentiamo che le informazioni trasmesseci, sempre che rispondenti all'indole della pubblicazione *saranno inserite gratuitamente* nelle varie rubriche dell'*Annuario* 1908 il quale riuscirà ancora una volta indispensabile a chiunque all'automobilismo si dedichi per ragioni di industria o di commercio, e a chiunque desideri uno schiarimento riguardante la modernissima materia dell'automobilismo.

Manuale pratico del cantoniere stradale.

E' noto che sulla fine del 1904 il Touring indisse un concorso con premi in denaro ed in distinzioni speciali, per la compilazione di un Manuale pratico del Cantoniere Stradale che in forma facile e comprensiva raccogliesse tutte le norme da eseguirsi per ridurre e mantenere in buono stato le strade a *macadam*.

I risultati del Concorso, che si risolse in un vero successo per quantità e valore di elaborati, vennero pubblicati sulla *Rivista* di ottobre dell'anno scorso.

Il Touring, in seguito, a meglio raggiungere lo scopo che si era prefisso indicendo il Concorso, diede speciale incarico ad un tecnico assai conosciuto in materia di strade, l'ing. Massimo Tedeschi, perchè si valesse dei migliori elementi contenuti dai diversi lavori opportunamente collegati ed adattati, per presentare un Manuale dotato di tutti i requisiti richiesti dall'uso speciale al quale esso è destinato.

Il Manuale, di circa cento pagine, in carta pesante, stampato in modo assai nitido e chiaro, con legatura in tela, è uscito or ora, e di esso venne inviata copia a tutti gli Uffici Tecnici Provinciali: ai quali il Touring Club Italiano si permette di rivolgere preghiera perchè vogliano esaminare benevolmente il Manuale comunicando eventualmente alla Commissione le osservazioni che ritenessero di avanzare, e che saranno prese in considerazione per una futura ristampa.

Convegno di Almese.

Si effettuò ad Almese un Convegno turistico in occasione dell'annuale Congresso Valsusino. Fu una festa veramente simpatica e riuscita sotto ogni rapporto. Bello e caratteristico fu l'arrivo dei numerosissimi ciclisti, motociclisti e di molte gentili e forti cicliste di Revello, Rivoli, Moncalieri, Grugliasco, Bussoleno, ecc., ecc.

La folla accorsa dai paesi vicini fu così grande da rendere difficile la circolazione nel paese, tutto riccamente e con arte squisita addobbato. Gli intervenuti ebbero un primo ricevimento nel grazioso villino del signor Ajmasso. Alle ore 11 giunsero in automobile il capo-console del T. C. I., cav. uff. A. Rostain e l'on. P. Boselli.

I turisti presero parte ad uno splendido pranzo. Duecento furono i commensali, fra cui portarono una nota simpatica numerose ed eleganti signore. Parlò per primo il presidente del Comitato, signor Agostino Signorini. Parlò quindi l'on. Boselli, che con smagliante parola inneggiò al turismo, fattore principale dell'educazione fisica, al T. C. I. egregiamente rappresentato dal cav. A. Rostain, al gentil sesso ed alle conquiste del lavoro e dell'industria. Molto applaudito pure il cav. A. Rostain, che con gentile pensiero volle congratularsi col Comitato organizzatore del Convegno riuscitissimo. Prese per ultimo la parola il signor S. A. Neri, console di Torino del T. C. I. inneggiando all'automobilismo.

Alle ore 15 vi fu la sfilata, riuscitissima ad onta della pioggia, e quindi la proclamazione dei premi.

Prima di sciogliersi i convenuti elessero la città di Susa a sede del prossimo Convegno e Congresso Valsusino per il 1908.

Le affissioni nel Comune di Milano.

Il Comune di Milano ha deliberato di attivare col 1908 la municipalizzazione con diritto di privativa delle affissioni, della réclame e di ogni altra specie di annunci esposti al pubblico.

Per ciò, dal 1° gennaio p. v., per le affissioni tutte in Milano, gli interessati, — amministrazioni pubbliche e private, commercianti, industriali, esercenti, professionisti, privati — debbono rivolgersi od indirizzare la corrispondenza *esclusivamente* all'Agenzia Municipale per le Affissioni ora appositamente istituita in Milano, via Omenoni, 1 (telefono 70-34.)

Nessun altro ente è autorizzato a tale servizio.

L'Agenzia Municipale per le affissioni, già aperta per qualsiasi trattativa, schiarimento od ordinazione, assicura praticamente con ogni mezzo, la massima prontezza e puntualità e precisione del servizio, inteso ad agevolare la diffusione degli annunzi di pubblico interesse e l'impulso di fortuna alle imprese commerciali, industriali, artistiche.

Necrologio.

A Casale Monferrato il 1° ottobre spirava il console di Sale Monferrato, signor agronomo **Luigi Fojadelli** di anni 33, vittima di un accidente occorsogli maneggiando una rivoltella. Condoglianze sincere alla famiglia.

Si fa un cenno dei libri spediti in doppio esemplare; si annunciano semplicemente quelli spediti in un solo esemplare.

Michelangelo Raimondi, *La Badia di Valvisciolo;* Velletri, Tip. Pio Stracca (pag. 198; L. 3).

La Badia di Valvisciolo fra Norma e Sermoneta ai piedi del Monte Corvino, nel territorio Pontino, ha notevole importanza per la sua antichità, memorie, pregi artistici. L'autore di questa dotta monografia parla della ubicazione della Badia, del territorio di essa, remota fondazione, scrittori che ne parlarono, ordini monastici che la abitarono, ed abati commendatori sino a Filippo Caetani, che la offerse a papa Pio IX, che completamente la restaurò e rese accessibile e la concesse ai Cisterciensi, che la poterono riavere anche dopo la soppressione del 1873. Occupati così quasi tre quarti del volumetto alla storia della Badia, l'autore dedica il resto alla descrizione di essa e della chiesa, restaurata nel 1904 collo scopo di ridonarle il primitivo splendore, togliendo e modificando tutto ciò che nei diversi tempi era stato eseguito od aggiunto senza alcun sentimento d'arte. Il libro è dedicato all'attuale abate Don Stanislao White, al quale spetta il merito dei recenti restauri.

Giuseppe Nolli, *In Valmalenco;* Milano, Angelo Solmi, 1907 (pag. 304; L. 3).

" Valmalenco, io voglio farti conoscere e farti amare come io ti conosco e ti amo! La verdeggiante asperità delle roccie, la bianchezza delle tue nevi, l'orrore di certe tue coste precipitanti, l'immensità dei tuoi panorami, che hanno esercitato un fascino grande sopra di me, che m'hanno aperta l'anima alla comprensione vera del bello, purificandola con la neve delle cime, fortificandola per l'asprezza delle roccie, meritano un ricordo, una lode ,,.

Con questi propositi il signor Nolli s'accinge a parlare della Valmalenco (Valtellina), di cui descrive tutte le svariate bellezze in un libro che non è una guida, nè della guida ha l'aridità, ma è un seguito di bellezze e di ricordi che ben più d'una guida servono a dare un'idea della splendida valle.

Plessix Marcel, *Les Moteurs Marins à Pétrole Lampant;* Paris XV, Aux Bureaux de la Locomotion Automobile, 1907 (pag. 76).

Il problema del motore a petrolio interessa giustamente tutti coloro che desidererebbero veder pure sul mare estendersi l'automobilismo, e la macchina a vapore sostituita dal motore a esplosione.

Potrà realmente quest'ultimo mantenere quanto da lui si aspetta? Potrà lottare con l'altra di resistenza, di economia, di semplicità e funzionare col petrolio fiammante? Che si è fatto a tale scopo e che resta a fare? Il lettore troverà nell'opera chiara e documentata di Marcel Plessix la soluzione a queste domande. Vi troverà altresì la descrizione illustrata dei principali motori marini a petrolio.

Antoine Salvatico, *La navigation aérienne et maritime moyennant les propulseurs pneumatiques;* Torino, Renzo Streglio, 1907 (pag. 26; L. 1,50).

L'autore di questo opuscolo, ing. Salvatori, crede di aver sciolta la questione della navigazione aerea con un suo sistema di propulsione pneumatica, di cui dà la descrizione e per la quale ha ottenuto il brevetto presso molti Stati.

Honore' et Levy, *Goudronnage et pétrolage;* Paris, Ecole spéciale des travaux publics, 1907 (pag. 132).

Nella seconda metà dello scorso secolo la costruzione dell'immensa rete di ferrovie fece passare in seconda linea le strade carrozzabili; ma in seguito, specialmente per lo sviluppo del ciclismo e dell'automobilismo, queste strade riebbero la loro importanza, e richiesero più attente cure. I nuovi mezzi di trasporto, uniti ai loro grandi vantaggi, hanno lo svantaggio di sollevare nubi immense di polvere: si pensò allora al rimedio. e lo si trovò nel *goudronnage* e nel *pétrolage;* ed è appunto di tali sistemi che i professori Honoré e Lévy, della scuola speciale dei lavori pubblici di Parigi, parlano in questa pubblicazione.

Nicolo' Cobol, *Alpi Giulie;* Trieste, Ettore Vram, 1907 (pag. 280; cor. 3).

Il signor Cobol (già noto per i suoi articoli pubblicati nelle *Alpi Giulie*, organo della benemerita *Società Alpina delle Giulie*) offre in questo libro una descrizione particolareggiata delle Alpi Giulie, della loro divisione in zone e sezioni, degli itinerarî e storia delle varie salite compiute da alpinisti italiani o tedeschi. Al libro, adorno di varie vignette, sono aggiunte alcune cartine schematiche (che lasciano desiderare una buona carta generale) e l'elenco dei rifugi e delle guide. L'opera è assai utile alla migliore conoscenza del nostro confine geografico orientale.

Verein zur Foerderung des Fremdenverkers in Munchen, *Bayerisches Verkersbuch Bayern rechts des Rheins;* Munchen, Carl Gerber, 1907.

E' giunta alla sua terza edizione questa guida della Baviera sulla destra del Reno, pubblicata dalla Società per il concorso dei forestieri a Monaco.

Il libro si distingue, oltre che per l'esattezza dei singoli dati, anche per la straordinaria eleganza della forma, perchè le pagine sono adorne da numerose illustrazioni tolte da disegni originali dei più noti pittori bavaresi. L'operetta (che è arricchita anche da 18 nitide carte) è un vero modello per simil genere di lavori, coi quali in altri paesi si sa fare quella *reclame* artistica ed intellettuale da cui noi siamo ancora lontani.

Bartolomeo Preve, *La via alla forza;* Modena, Un. Tip. Modenese, 1907 (pag. 298; L. 2,50).

Scopo di questo libro è di rilevare il fatto dell'esaurimento fisico e morale a cui la razza nostra va incontro, e di rinforzare l'educazione fisica e morale nell'esercito. Anche chi non potesse sottoscrivere a tutte le idee dell'autore, non potrebbe non riconoscerne la competenza, ed ammirare il sentimento patriottico ed umanitario da cui fu spinto a scrivere.

— *Venezia Illustrata*, Milano, Società Editrice Sonzogno, 1907 (pag. 99; L. 1).

Barzini Luigi, *Sotto la Tenda - Impressioni d'un giornalista al Marocco;* Milano, L. F. Cogliati, 1907 (1 volume di pag. 255 con 150 illustrazioni; L. 5).

Vigano' dott. Rinaldo, *Chiavenna* (Ober-Lombardei) *Und Umgebung Luftkurort für Herbst-und Frühlingsaufenthalt,* 1907 (pag. 17).

Tibaldi Tancredi, *La regione d'Aosta attraverso i secoli - Studi critici di storia;* Torino, Casa Editrice Nazionale Roux e Viarengo, 1906 (pag. 398).

Guide Treves, *Napoli e dintorni - Nuova edizione del* 1907 *colle piante di Napoli e dei dintorni;* Milano, Fratelli Treves (pag. 227; L. 2,50).

Lorenzoni A., *Cadore* (*Italia artistica, Monografia illustrata*); Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1907 (pagine 138; L. 4).

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Registro delle Ditte Italiane all'Estero.* Vol. IV. *Asia, Africa ed Oceania ed appendice ai volumi precedenti;* Roma, Tip. Nazion. di G. Bertero e C., 1907 (pag. 138; L. 1).

Paterno' Castello Giov., *Nicosia, Sperlinga, Cerami, Troina, Adernò* (Italia artistica, Monografia illustrata). Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1907 (pagine 180; L. 4).

Societa' Editr. Tecnico Scientifica, *I pavimenti d'asfalto moderni;* Milano, 1907; Estratto dal *Cemento* N. 4-5-6-7 (pag. 60).

Spera ing. Gius., *L'esercizio ferroviario in Italia nei suoi rapporti con l'economia del paese e la scienza dei trasporti;* Roma, Tip. Coop. Sociale, 1907 (pag. 166; L. 5).

Strafforello prof. G., *La Patria - Geografia dell'Italia - Provincia di Torino - Seconda edizione interamente riveduta e ampliata a cura del* cav. Gius. Isidoro Arneudo; Torino, Unione Tipogr. Editr. Torinese, 1907 (Un volume riccamente illustrato, di pag. 736; L. 12).

CONSOLATO.

OTTAVO ELENCO.

Consoli.

Abbadia S. Salvatore	Ammann ing. Federigo.
Abbiategrasso	Kluzer Marco.
Alassio	Morteo avv. Franco A.
Alice Belcolle	Perrone Angelo.
Alife	Vessellâ Pietro.
Altare	Bordoni avv. Mario.
Amelia	Colonna Virginio.
Aversa	Ghielmi Giuseppe.
Bagnolo Mella	Renoldi Carlo.
Bagnorea	Gualterio march. Lorenzo.
Borgo a Mozzano	Donetti avv. Ettore.
Cararas	Bigiorno Soldani Enrique.
Chioggia	Nicolini Cesare.
Forio d'Ischia	Milone avv. Luca.
Gallarate (20° cavall. Roma)	Casanuova Jerserinch magg. Arturo.
Livorno	Spagnoli Orlando.
Montalbano Jonico	Federici barone cav. Giuseppe.
Montefano	Jommi Enrico.
Perugia, (51° fanteria)	Fogliani ten. colonn. Emilio.
Pesaro	Bonarelli conte Riccardo.
Pescasseroli	Sipari ing. Erminio.
Pienza	Piccolomini Carli conte Silvio.
Rovereto	Eccher Camillo.
»	Thaler Fausto.
Thiene	Velo Evaristo.
Treviso, (67° fanteria)	Bonardi cap. Giovanni.
Vestone	Dossena dott. Angelo.

Le nuove targhe consolari.

Mentre per quasi tutti i tipi di targhe del Touring si è provveduto ad un generale rinnovamento, nel senso di renderli più pratici, più eleganti e più resistenti, era opportuno che si studiassero anche dei nuovi tipi di targhe per i consoli, in sostituzione di quelle sino ad ora in uso, in lamiera verniciata, le quali, sebbene abbastanza rispondenti allo scopo, tuttavia presentavano come le altre eseguite collo stesso sistema l'inconveniente della scarsa durata.

Le nuove targhe sono in ferro e smalto, con parole bianche su fondo bleu. Il modello piccolo misura cm. 5×13, la targa grande cm. 21×28. I tipi per capo console sono identici per esecuzione e per formato, recando solo la differente dicitura.

Quantunque le nuove targhe riescano alquanto più costose per la loro speciale esecuzione, la Direzione generale ha creduto di conservare le uguali condizioni di vendita del passato: vale a dire la targa piccola di console o di capo console è inviata franca di porto a L. 0,70. La targa grande, pure franca di porto per console o capo console, a L. 2,60.

SEZIONE MEDICA.

OTTAVO ELENCO.

Medici.

Abbiategrasso	Monfrini dott. Angelo.
Bagnone	Raffaelli dott. Luigi.
Bassano	Molini dott. Agostino.
Bisceglie	Silvestris dott. Giuseppe.
Cannobio	Viotti dott. Giuseppe.
Monteleone Calabro	Palmieri dott. cap. Raffaele.
Pistoia	Dal Pino dott. Cino.
Poggio Renatico	Nerli dott. Guido.
Santarcangelo	Montanari dott. Salvatore.

CONSULENTI LEGALI.

SETTIMO ELENCO.

Abbiategrasso	Kluzer avv. Franco.
Bagno di Romagna	Biozzi avv. Stefano.
Bisceglie	Silvestris avv. Francesco.
Genova	Agosti avv. Roberto.
Isernia	Passarelli avv. Giuseppe.
Napoli	Ferrazzani avv. Salvatore.
Pistoia	Pasquali avv. Alfredo.

AFFILIAMENTI.

I. - Garages.

Martigny Ville	Charles Balma	II Categoria.
Parigi	Mariotti G., rappresentante della *Rapid*	I »
Trento	Ettore Mayr	I »

II. - Meccanici.

Martigny Ville	Charles Balma	II Cat. A. M. C.
Palermo	V. Pellerito	I » A. M. C.
»	Audax A. Motori	I » A. M.
Sarzana	Fabbri Cesaro	II »

III. - Farmacisti

Bedonia	Dott. Benso Tommaso.
Pinerolo	Stavorengo Alessandro.
S. Arcangelo di Romagna	Pascucci Luigi.
Torino	Peyzetti Stefano.
Varese	Gagliardelli Giuseppe.

Soci quinquennali.

Abeni dott. Lodovico, Gardone Valtrompia — Allisio cap. Vincenzo, Torino — Ambrosini Spinella avv. Pietro, Milano — Angheben ing. Rodolfo, Verona — Baldi Rinaldo, Boretto — Barzaghi Carlo, Bernareggio — Battistolla Annibale, Mestre — Bertolani rag. Giovanni, Viadana — Betti Leonida, Genova — Bianchi Giuseppe Luigi, Torino — Boaselli Teodorico, Roma — Bongiovanni Giuseppe, Monteleone Calabro — Bonmartini nob. Giovanni, Porto S. Giorgio — Boriani Andrea, Ficarolo — Boriani ing. Enrico, Bologna — Brandone geom. Teodosio, Gardone Riviera — Brichetti Enrico, Ponte di Legno — Calderini Angelo, Milano — Carli Giuseppe, Brescia — Deputazione Provinciale, Pesaro — Devercelli Alfredo, Montevideo — Principe di Partanna, Palermo — Direzione d'Artiglieria Laboratorio Pirotecnico, Bologna — Ferrari dott. Giov. Battista, Clusone — Fodera Ferdinando, Trezzo d'Adda — Galvanoni Gerolamo, Somma Lombardo — Gropallo march. G. B., Genova — Latilla avv. Giuseppe, Bari — Lecco Giuseppe, Rovato — Levi Filippo, Genova — Levi Gino, Genova — Luini Gioacchino, Varese — Malbrano dott. M., Napoli — Medori dott. Lamberto, Teramo — Meloni Michele, Roma — Municipio di S. Salvatore Monferrato — Olivari Gustavo, Genova — Ossa Luigi, Cuneo — Vedova contessa SOFRONIA PANDOLFINI, Firenze — Pilotti Ferruccio, Genova — Ratti Emilio, Milano — Ravaschietto Enrico, Torino — Riccardino avv. Michele, Torino — Rosaspina Ercole, Torino — Rossi Giovanni, Lesa — Rovera Giovanni, Ganna — Marchesa MARIA SACRIPANTO VITUTY, Venezia — Segrè prof. Carlo, Roma — Silva Silvio, Torino.

TOTALE N. 4987.

Soci benemeriti.

Bolzoni Antonio, Codogno — Borghi Pietro, Maslianico — Brunelli Giovanni, Bologna — Bucher Adolfo, Gavardo — Carobbio Luigi, Maderno — Caruso Giuseppe, Sarno — CERETTI CLARA, Ornavasso — Ceruti Teodoro, Milano — Crescini rag. Giuseppe, Alfedena — Croppi Umberto, Padova — De Pasquale Filippo, Lipari — Faina conte cav. Napoleone, Perugia — Fiorentini Giovacchino, Pontremoli — Fogliani dott. Adolfo, Vignola — Gherardi Servilio, Genova — Gismondi dott. Alfredo, Rivarolo Ligure — Isenghi Achille, Riva di Trento — Lesma Clemente, Milano — Martegani rag. Maurizio, Milano — Massimi dott. Adorno, Anagni — Nani Bruno, Pistoia — Ruggeri ten. Mario, Civitavecchia — Salinardi cap. Ernesto, Bologna — Scotto rag. Italo, Sanremo — Zambaldi Ferruccio, Pistoia.

TOTALE N. 1323.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 30 settembre 1907

Soci vitalizi. (*)

ALASSIO, Rossi Cav. Arch. Claudio — **ALESSANDRIA**, Dossena Dott. Angelo — **BASTIA DI ROVOLON**, Biego Nob. Gino — **BOLOGNA**, Marchesa Maria Salina Amorini Bolognini; Bernaroli Francesco **BORGONOVO VAL TIDONE**, Planet Charles — **CATANIA**, Paternò Antonio Duca di Palazzo — **COTRONEI**, Verga Nobile Giulio — **LECCE**. Lopez y Royo Francesco Duca di Taurisano — **LIVORNO**, Friedmann Guido — **MILANO**, Associazione Elettrotecnica Italiana. Sezione di Milano; Bernocchi Antonio — **NAPOLI**, Conte d'Alife — **PARMA**, Rossi Ing. Alberto — **RIVA SUL GARDA**, Berti Luigi F. — **ROMA**, Conti Cav. Avv. Pietro — **ROSAZZA**, Valz Pier Tito — **SIRACUSA**, Nicastro Avv. Antonino — **VIAREGGIO**, Lorenzo Sarti.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — De Angelis Tito, Grattarola Augusto, Sudario prof. Egidio.
Acqui. — Anguili Francesco.
Casale Monferrato. — Calleri comm. avv. Enrico, Monteferrario Eligio.
Ozzano Monferrato. — Calleri dott. Giuseppe.
Quarti. — Coppo Domenico.
S. Salvatore Monferrato. — Municipio.
S.Sebastiano Curone.—Pollini avv. Giov.B.
Strevi. — Bruzzone Guido.
Valenza. — Abbiate Franco, REVERDY ADELE.
ANCONA. — Ferretti Giuseppe, Ferretti Liverotto, Prato Federico.
AQUILA. — Cosignani cap. Francesco.
Alfedena. — De Amicis Arturo, De Amicis prof. dott. Michele, D'Emilio Luigi.
Barrea. — Di Loreto Alfredo, Di Loreto Armando, Scarnecchia Tommaso.
Ofena. — Don Francesco Coletti.
Pescasseroli. — Boccia dott. Tranquillo, Coletti not Cesare, Decina Giuseppe, Del Principe Casimiro, Gentile not. Michele, Grassi Nicola, Pandolfi Vincenzo, Petrella ing Giovanni, Ricciardi Leopoldo, Trella Erminio, Tudini don Gioele, Ventura Vincenzo, Vitale Vincenzo.
Pescorocchiano — Di Livio Emidio.
AREZZO — Di Vita cap. Giuseppe.
Lippiano — Capacci Vincenzo
ASCOLI PICENO - *Fermo* — Walder Fritze
BARI — Laterza Francesco, Laterza Giovanni, Laterza Luigi, Laterza Pasquale, Laterza Vitantonio, Venafra Raffaele
Altamura — Gianfolici Gem. Carlo.
Bitonto. — Ventafridda avv. Pietro.
Canosa. — Serlenga Beniamino.
Spinazzola — Dol Monaco Ing. Salvatore, Salerno Micholangelo.
BELLUNO — Dal Fabbro rag. Francesco.
Forno di Canale — Tognetti Attilio.
Forno di Zoldo. — Romor rag. Michelangelo.
Masariè di Aleghe. — Riva Attilio.
S. Croce del Lago. — Balbinot Alessandro.
BERGAMO. — Frosio Giovanni, Ne Arnaldo, Piccinelli Luigi, Tammi Eugenio.
Brembate Sotto. — Marzara rag. Carlo.
BOLOGNA. — Alberani Aldo, Baruffi Ezio, Bernardoni ing. Eugenio, Boriani ing. Enrico, Calzoni Alfredo, Carpi Giulio, Fasulo ten. Enrico, Giovannardi Corelli Marco, Giuliani Renato, La Vista Luigi, Lomuti Giuseppo, Mannucci avv. Franco, Mondelli Domenico, Onosti ten. Onesto, Pelliccioni Augusto, Piroli ten. Alberto, Romanolli Alfonso, Sarti Giovanni, Sibilla ton. Gerolamo.
Crevalcore. — Cromonini Carlo, Francia Ernesto, Ricciardi Pietro.
Imola. — Corasoli ing. Vincenzo, Zappi march. Luigi, Zuffi rag. Domenico.
Malalbergo. — Casoni Luigi.
BRESCIA. — Barbarito ten. col. Salvatoro, Bontardelli Alessandro, Carli Giuseppe, Mastrazzi Antonio, Mezzera Piotro, Nadalin ing. Augusto, Poletti Eligio.
Calcinato. — Crovetti dott. Ettore.
Ceto. — Filippini Paolo.
Chiari. — CADEO CECCHINA, Campiotti Emilio, Marcetti Arnaldo.
Coccaglio. — Belati Fausto.
Gardone Riviera. — Monteleone Luigi.
Limone S. Giovanni. — Maglio Luigi.
Nave. — De Eccher Scipione.
Nigoline. — Panciera di Zoppola conte Andrè Mario.
Ponte di Legno. — Brichetti Enrico.
Rovato. — Lecco Giuseppe.
S. Bartolomeo. — Austoni Carlo.
Timoline. — Gabbi Giovanni.
Vestone. — Dossena dott. Angelo.
CAGLIARI. — Sviovich ing. Giulio, Vacca Maggiolini avv. Umberto.
CALTANISETTA. — Pollzzi dott. Ignazio.
CAMPOBASSO. - *Casacalenda.* — Corsi Scipione, Novelli Luigi, Tata Vincenzo.
CASERTA. — Foletti Pietro.
Alife. — Vesselia Pietro.
CATANIA. — Pandolfo geom. Antonino.
Acireale. — Vigo Gravina Leonardo.
CATANZARO. - *Nicastro.* — Nicotera Antonio.
COMO. — Bertani Carlo, Società Generale di M. S. ed Istruzione fra gli Operai.
Besozzo. — Chiesa Giuseppe.
Bizzozero. — Canziani don Antonio.
Ganna. — Rovera Giovanni.
Laveno. — Revelli Franco.
Luino. — Finetto Natale.
Maggianico. — Perego Felice.
Olgiate Comasco. — Bernasconi Gaspare.
Olginate. — Mondini rag. Giovanni.
Tradate. — Gambarè Battista.
Trevisago. — Sangiani Agostino.
Urio. — Ferrario Giuseppe.
Varese. — Casati Ernesto, Gagliardelli Giuseppe.
COSENZA. - *Rogliano.* — Bentionti Giacinto.
S. Marco Argentano. — Valentoni Barone Gaspare.
CREMONA. — Conti Vibaldo, Gamba rag. Giacinto, Nave Alcibiade.
Crema. — Bruni Luigi Angelo.
Tredossi. — Bianchini Lidio.
CUNEO. — Bobbio cap. Valentino.
Alba. — Conriori Filippo.
Caramagna Piemonte. — Ferzero Giuseppe.
Centallo. — Davico di Quittengo cav. Giovenale.
Costigliole di Saluzzo. — Bosio Giacomo.
Revello. — Società Ciclo Sportiva « Reveliese ».
FERRARA. — Franchini Giovanni, Gramola Giovanni.
Gambulaga. — Dal Buono Gioachino.
Medelana. — Bignozzi Roberto, Dal Buono Ettore.
Ostellato. — Fiori Ippolito.
Poggio Renatico. — Nerli dott. Guido.
Pontelagoscuro. — Boliero dott. Luigi, Teresini ing. Giovanni.
Rovereto. — Bonsi Giovanni.
FIRENZE. — Giannini Mario, Vedova contessa SOFRONIA PANDOLFINI, Saracchi Giuseppe, Attilio Verità.
Pistoia. — Bini Eugenio, Chiti Alfredo, Conti avv. Dante, Guitto Gradi, Signorini Alberto.
Premilcuore. — Briccolani Antonio.
FOGGIA. — Baer ing. Giacomo, Ruggeri ing. Carlo.
Lucera. — Catapano rag. Giuseppe, Evangolista goom. Enrico.
S. Severo. — Maggio Luigi.
FORLI'. — Primicerj ten. Alberto.
Cesena. — Pasini Edmondo.
Gambettola. — Ravaldini dott. Leopoldo.
Morciano di Romagna. — Gaspari Emilio.
Santarcangelo. — Fabi dott. Alessandro.
GENOVA. — Benvenuto Angelo, Brunialti Riccardo, Burlando Attilio, Capurro Tito G., Cruest Fischer, Dall'Orso Piotro, Deferrari Emilio, De Giorgi Antonio, Ilo Fernando, Livierato prof. Panagino, Marengo Ernesto, Morello Guglielmo, Muglioni Giuseppe, Nobili avv. Serafino Luigi, Oddone Angelo, Primi Giacomo, Rocca Nunzio, Vergottini Armando, Viarengo Mario, Zanolli Giulio Alberto.
Bolzaneto. — Mogliano dott. Camillo.
Carcare. — Bolla avv. Carlo Ambrogio.
Cornigliano Ligure. — Armani ing. Guido.
Quarto al Mare. — Doderò Giovanni.
Rivarolo Ligure. — Molfino prof. Paolo Giacomo.
Sampierdarena. — Bagnara Esdra, Casale Salvatore, Falchi Aldo, Novara don Giovan Battista.
Sarzana. — Facini geom. Aldo, Fabbri Cesare, Marchetti Alessandro.
Savona. — Alizeri ten. Nicolò, Astengo Luigi Giuseppe, Bellomo ten. Giovanni, Ciarlo Giuseppe, Rebella rag. Orazio, Serrao cap. Ferdinando.
Spezia. — Stretti Emilio.
GIRGENTI. — Geraci Luigi, Monterosso Angelo.
Ribera. — Di Leo cav. dott. Francesco.
S. Margherita Belice. — D'Oro Aristide.
LECCE. — Olita Foggetti Giovanni.
Taranto. — Nielli avv. Giuseppe.
LIVORNO. — Ardisson Francesco, Rosacchi Papanti Virgilio, Targioni Tozzetti prof. Giovanni.
LUCCA. — Del Cittadino Luigi.
Pozzi. — Lensi Carlo.
MACERATA. - *Loro Piceno.* — Cecchi dott. Amilcare.
MANTOVA. — Bittarello Ettore, Montini don Luigi, Parmeggiani avv. Giannino, Prati Filippo.
Ceresara. — Bertasi Romeo.
Piubega. — Cappellini Enea.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Dovati Augusto.
MESSINA. - *S. Stefano Camastra.* — Reverbori geom. Edoardo.
MILANO. — Bagllani rag. Antonio, Bertotti Bortolo, Binda rag. Amilcare, Borromeo conte Giorgio, Boschi rag. Rodolfo, Brocchieri Gerolamo, Brüggeman Alfrodo, Bussolini Benvenuto, Calderini Angelo, Canedi Riccardo, Conti Enrico, Corbetta Carlo, De Angelis Ettore, Dell'Acqua rag. Febo, Erba Carlo, Erba ten. col. Pio Cesare, Federigo ing. Giordano, Folgoni Temistocle, Foligno Giulio, Ghisio rag. Gino, Guidi Giovanni, Heer Enrico, JUNCH GARBAGNATI TERESA, Hermann Koonig, Lazzari Ugo, Lecchi rag. Guido, Longoni Franco, Luzzago nob. Carlo, Maggioni Guido, Malanohini rag. Pietro Raffaele, Manini Arturo, Mariani Mario, Marin Arnaldo (Junior), Masotti Pietro, Mathéoud Paolo, Mezzi Carlo, Molteni Edoardo, Monza Luigi, Orti Ernesto, Pavesi Iames, Peja Giuseppe, Pozzi Ettore, Pozzi Luigi, Praderio Guido, Ricci y Foribio ing. Carlos, Rosso Francesco,

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Revida rag. Mario, Rusconi Franco, Salvaderi Primo, Sisti Michele, Sommaruga rag. Antonio, Subert Arnoldo, Tononi Realdo, Trosti ing. Giovanni, Valania cap. Giuseppe, Volonterio Alberto.
Barlassina. — Comune.
Bollate. — Croce Giuseppe.
Bovisa. — Oggero Giuseppe.
Buscate. — Mascazzini Pietro.
Casalpuslerlengo. — Semenza Gaetano.
Cuggiono. — Comune.
Gallarate. — Corbetta dott. Ferdinando, Gnocchi Arturo.
Greco Milanese. — Ferri avv. Antonio.
Legnano. — Monforte Ferrario dott. Riccardo, Tartarini Umberto.
Lodi. — Balladori prof. Angelo, Oliva rag. Mansueto.
Meda. — Asnaghi Enea, Baserga Enrico, Baserga Rodolfo, Besana Arcangelo, Besana Giovanni, Cassina Giuseppe, Colombo Pompeo, Latorre Pietro, Sacchi Luigi.
Melzo. — Frates Achille.
Monza. — Villa Ferdinando.
Niguarda. — Baruffini Luigi.
Trezzo d'Adda. — Fodera Ferdinando.
Uboldo. — Hoesli Thomas.
MODENA. - *Fiumalbo.* — Donati Bartolomeo, Riva Mario, Silvestri dott. Attilio.
Villa S. Pancrazio. — Semeghini Guido.
Zocca. — Mascagni Enrico.
NAPOLI. — Basso avv. Eduardo, De Conciliis barone Giulio, Fiorentino Alessandro, Franza Matteo, Macri Emanuele, Malbranc dott. M., Masi rag. Antonio, Matacena Pasquale Eduardo, Nicoletta Ludovico, Orefici Odo, Portoghese ten. Giuseppe, Ragusa Emilio.
Forio d'Ischia. — Milone avv. Luca.
Ischia. — Perrazzo Francesco.
Piano di Sorrento. — Gargiulo Aniello.
Torre del Greco. — Ambron Gabriele.
Vico Equense. — Scala dott. Andrea.
NOVARA. — Barozzi Giuseppe Achille, Brovelli Leopoldo, Guastella Filippo, Montanaro Luigi.
Baceno — Alberti Cesare.
Biella. — Craveja dott. Cesare.
Cannobio. — Felicioli Luigi, Vandone Edoardo.
Gattinara. — Comune.
Grignasco. — Zanolo Camillo.
Intra. — Calvi Alessandro, Nava Francesco.
Quarona sopra Omegna. — Ogiina Giuseppe.
Rosazza. — Rosazza Antonio.
Stresa. — Gatti Clemente, Murchison Roderick F. Charles, Wolters Jenny.
Varallo Sesia. — Sterna Attilio.
Varzo. — Alvazzi Davide.
PADOVA. — Carbognani rag. Enzo, Zaccaria ing. Marco.
PALERMO. — Notarbartolo Montallegro Dino, Notarbartolo Montallegro Filippo, ZAPPELLA professoressa CAMILLA NATALIA.
Cerda. — Lo Presti dott. Gabriele.
PARMA. — Conti Fortunato, Ferrari Giacomo, Mattei Vittorio, Montanari Francesco, Pallavicino Giuseppe, Rigoni ten. Giovanni.
Bedonia. — Benso dott. Tommaso.
Colorno. — Tomasi ing. Tomaso.
Felino. — Torti rag. Marco.
Nocelo. — Santelli not. Guido.
Roccabianca. — Pecchioni ing. Egidio.
Sala Baganza. — Società Conti, Calda e C.
Vicopò. — Zanicheili Luigi.
PAVIA. - *Broni.* — Sarina Giuseppe.
Porlalbera. — Meriggi Amedeo.
PERUGIA. — Belladonna Eugenio, Gasperini dott. Luigi, Orsini Guglielmo.
S. Venanzio. — Misericordia Marzio.
PESARO URBINO. — Cariani dott. Edoardo.
PIACENZA. — Cantoni ten. Giovanni, Carini Alfredo, Gazzola ing. Giovanni, Panizza cap. Cesare, Ricci Oddi Giuseppe, Sommaruga Guido, Vercellino magg. Secondo.
Besenzone. — Rasteili dott. Donnino.
Monticelli d'Ongina. — Boriani Emilio, Municipio.
PISA. — Pirani Armando.
PORTO MAURIZIO. — Donte Salvatore.
Bordighera. — Biancardi Ernesto.
S. Remo. — De Gorlof Valentino, Montebugnoli Giuseppe.
Ventimiglia. — Calzavara Edoardo
POTENZA. — De Stefano ing. Alberto.
Lauria Superiore. — Mancini Bruto.
RAVENNA. - *Faenza.* — Lama dott. Angelo.
REGGIO EMILIA. — Tedeschi Brenno.
Cadelbosco Sopra. — Club Ciclistico Cattolico Cadelboschese.
Cadelbosco Sotto. — Bonaccini Oreste.
Ciano d'Enza. — Gerardi dott. Gerardo.
Enzola. — Carpi don Giacomo.
Guastalla. — Vecchi Arturo.
ROMA. — Alharique Mario, Altobilli cap. dott. Alberto, Bocconi avv. Silvio, Buonaccorsi Roberto, Cantua Garibaldi, Caramici Celio, De Benedetti Michele, De Clementi Raffaele, Divizia prof. G. Batt., La Racine ten. Luigi, Leoni ing. Alessandro, Lucaroni dott. Arturo, Mercanti Pietro, Molena Domenico, Rosatelli cap. Nicola, Rota ten. Alfredo, Saffi Aurelio, Scalzi Cesare Augusto, Tommasini ing. Ugo, Walker Roberto O.
Albano. — Carnevali Ugo.
Civita Castellana. — Flamini Bruno.
Civitavecchia. — Basadonna cap. Ettore, Legnani Riccardo, Piacentini cav Settimio, Tanzarella ten. Francesco.
Tivoli. — Fabri Raniero.
ROVIGO. — *Adria.* — Chiea Dante.
Badia Polesine. — Migliorini ing. arch. Giov. B., Vaccari Natale.
Contarina. — Porro Attilio.
Ficarolo. — Boriani Andrea.
Trecenta. — Periotto dott. Natale.
SASSARI. - *Alghero.* — Ceriotti Giuseppe.
SIENA. — Società Senese degli Amici dei Monumenti.
Rosia. — Crida ing. Annibale.
Sinalunga. — REDDITI BOTTINI MARIA.
SONDRIO. - *Livigno.* — Galli Bernardo.
Villa di Chiavenna. — Crucianelli Silvio.
TERAMO. — Allegretti dott. Mario.
Castiglione Messer Raimondo. — Moschetta ing. Pietro.
Castilenti. — Battistoni ing. Nicola.
Penne. — Attilio Guido Pellacci.
Ripattoni. — Pirocchi Angelo.
Rosburgo. — Conti ing. Vittorio.
TORINO. — Barale Adolfo, Baricco not. Giulio, Bassi Silvio, Bella Cesare, Boglietti Eugenio, Bollattino Mario, Buscatti rag. Silvio, Carozzi Carlo, Carrera Simone, Coda Giovanni, Dionisio cap. Flavio, Farina Carlo, Ferrero Giovanni, Gallino Felice, Ganceff cap. Alessandro, Grassi ten. Noè, Lauchard Emilio, Lavini avv. Giuseppe, Marietti Mario Edoardo, Martini di Castelnuovo Luigi, Mussa Giovanni, Po Francesco, *Pro Sport*, Segrè rag. Leone, Toesca Chiaffredo.
Aosta. — Cajo cap. Pietro Giuseppe.
Chiomonte. — Levis cav. G. Augusto.
Cuorgnè. — Giachetti Domenico.
Ivrea. — Pattoni ten. Aldo, Piotra cap. Giovanni.
Regio Parco. — Giustetto Giulio.
Susa. — Sibelie cap. Alfonso.
Venaria Reale. — Berrino Paolo.
TREVISO. — Sfoggia Ruggero.
Monastier. — Bortolozzi Teodorico.
Montebelluna. — De Nardo Angelo.
Oderzo. — Albrizio Carlo, Benvenuti Ercole, Maschietto Pietro, Zanaia Lodovico.
Roncade. — Mazzaretto dott. Vittorio.
S. Zenone degli Ezzelini. — Canelia Marino.
UDINE. — D'Ischia cap. Ettore.
Buia. — Barnaba Nino, Morgante sac. Luigi.
Campoformido. — Biasotti Antonio.
Ciconicco. — D'Orlando avv. Leone.
Rivignano. — Gallici Giuseppe.
S. Daniele. — Bianchi rag. Daniele.
Tolmezzo. — Bianchi Fausto, Dal Cer Scipione.
Visinale di Pordenone. — Zuccaro rag. Aldo.
VENEZIA. — Alexandre ing. Pietro, Ballin Carlo, Bortoluzzi Giovanni, Fagherazzi Antonio, Gandus Carlo, Grisostolo avv. Amedeo, Nadin Amedeo, Pepoli Lorenzo, Privato cav. uff. Achille, SACRIPANTE VITUTY marchesa MARIA Salvadori Ilario, Scarpa Agostino, Tamburlini Tito.
Fossalta di Portogruaro. — VISENTINI LUISA.
Mestre. — Manera Angelo.
VERONA. — Angheben ing. Rodolfo, Zampieri Enrico.
Casaleone. — Richieri Giuseppe.
Grezzana. — De Stefani Pietro.
Peschiera. — Ghittoni rag. Aristide.
Villafranca. — Riva Giovanni.
VICENZA. — Lioy Leopoldo, Menegazzi prof. G. B.
Breganze. — Leoni Lelio, Scroni Umberto.
Lonigo. — Becce Feliciano.
Montecchio Maggiore. — Rosa Cesare.
Thiene. — Breda Admaro, Dal Pra Regolo, Damiani Rinaldo, Zironda Aldo.
Valdagno. — Fiori Camillo.
Villaverla. — Masetto Antonio.
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Bon nob. ten. Marino.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Gmeiner Gino, Sacchi Ambrogio, Zaccardi Antonio.
Abbazia. — Fenili Oreste, Fenili Serafino, Fenili Sisto.
Gradisca. — De Finetti cav. Diego.
TRENTINO. - *Arco.* — De Corradi Mario.
Cles. — Fantauzzo Carmelo.
Fondo. — Lutterotti Ernesto.
Riva. — Arlanch Silvestro, Baldo Oreste, Ballardini Ernesto, Biegeleben barone Francesco Bonometti Silvio, Bontadi Giovanni, Civolini Emanuele, Confalonieri Carlo, Costantini dott. Marco, Cristoforetti Arturo, Dossi Mansueto, Endrizzi Antonio, Farina Luigi, Fiorio dott. Vittorio, Hoffer Andrea, Holzman Giovanni, Isnenghi cap. Vincenzo, Lebon M. Felice, Masè Giuseppe, Mazzoldi Giovanni, Meneghelli Lucillo, Miori Ettore, Miori Francesco, Miori Luigi, Muzzio Giorgio, Pernici rag. Raimondo, Poli Guido, Scaia Arnoldo, Schlagenhauff Ugo, Sommadossi Dante Stefenelli dott. Antonio, Tellaroli Giuseppe, Tomba Giacomo, Tosi Silvio, Witzmann Ignazio (juniore), Zampiccoli Donato, Zaniboni Aleardo, Zaniboni dott. Germano, Zaniboni Vito.
PROVINCIE DIVERSE. - *Salisburgo.* — Buresch Oskar, Malberg ing. H.
Zirknitz. — Mauro Giovanni.

Francia.

Cannes. — Foltz Jules.
Malo-les-Bains. — Marchand Paul.
Parigi — Bollini Candido I., Crafts James.

Germania.

Hayingen. — Fincatti Giuseppe.

Inghilterra.

Londra S. E. — Saccaggi G. S. Carlo.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. - *Sumiswald.* — Evangelisti Egisto, Righi Alfredo.
CANTON DI LUCERNA. - *Lucerna.* — Merlini Giuseppe.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Dalla Costa Battista, Dalla Costa Mansueto.
CANTON GRIGIONI. - *Mesocco.* — PROVINI DELFINA.
CANTON TICINO. - *Mendrisio.* — Bogni Antonio, Pagani Antonio.
S. Simone. — Valsangiacomo Giovanni.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Habana. — Ferrari Vincenzo.

Stati Uniti.

Filadelfia. — Sellers ing. Richard.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

S. Paulo. — Belli Bruno.

Posizione dei Soci al 15 ottobre 1907

Soci annuali al 15 settembre 1907 .	N. 58 075	
Soci nuovi dal 15 settembre al 15 ottobre 1907	» 503	
	N. 58 578	
Dimissionari, irreperibili, morosi .	» 7	
Soci annuali al 15 ottobre 1907	N. 58 571	
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906	N. 1259	
» » dal 1 gennaio al 15 ottobre 1907 .	» 340	1 599
Totale soci	N. 60 170	

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della *Rivista*: **Prof. Ottone Brentari.**
Gerente Responsabile: **Ferruccio Giobbi.**

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5

ANNO XIII - N. 12

DICEMBRE 1907

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

SEDE SOCIALE: MILANO
Via Monte Napoleone, 14

TELEFONO N. 18-50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE per il 1908

☛ Si rammenta ai soci che

entro il 15 gennaio

deve venir pagata la

quota per il 1908

che è di

L. 6 —

per i soci abitanti nel Regno; di

L. 8 —

per i soci dell'Estero.

***

Come fu già annunciato nella *Rivista* di novembre, per la recentissima istituzione dei *Touring Offices* i soci domiciliati nelle località sotto indicate *devono effettuare il versamento della quota sociale* 1908 *anzichè alla Sede Centrale di Milano* a

BERGAMO — presso l'Ufficio Consolare, via Paleocapa, 3 *A*.
CATANIA — al Touring Office, via Vitt. Em. 69 *A*.
FIRENZE — al Touring Office, via Campidoglio, 6.
GENOVA — al Touring Office, Galleria Mazzini.
NAPOLI — al Touring Office, piazza Nicola Amore
PALERMO — al Touring Office, via Vitt. Em. 182.
ROMA — al Touring Office, piazza S. Silvestro, 91.
TORINO — presso l'Ufficio Consolare, via Vittorio Emanuele, 50.
VENEZIA — al Touring Office, Palazzo Morosini, Campo S. Stefano.

Importante.

I soci che desiderano essere esonerati per il periodo di 5 anni, o per sempre, dalle noie derivanti dall'esecuzione delle operazioni sociali (pagamento quota — rinnovazione tessera, ecc., ecc.) possono approfittare dell'occasione del rinnovo della quota per passare nella categoria dei soci *quinquennali* (1908-1912) o *vitalizi.*

La *Rivista* del Touring nel 1908.

I soci del Touring che hanno conservata la raccolta della nostra *Rivista* dal primo suo numero sino ad oggi, e che volessero anche affrettatamente confrontare i numeri dell'anno I con quelli di quest'anno XIII, avrebbero modo di constatare che il nostro periodico, l'organo regolare del Sodalizio, ha fatti, lenti sì, ma continui progressi, tanto per quanto riguarda la redazione, quanto per ciò che riguarda la forma tipografica, così nella sostanza come nell'apparenza.

Siamo però ben lontani dal credere che dei passi non se ne possano fare ancora: anzi siamo convinti che la meta sulla quale è scritto *basta* sia pur sempre molto lontana; e perciò il Consiglio del Sodalizio (come già fu annunciato nella relazione letta all'Assemblea generale dei soci del 17 marzo u. s.) poteva affermare parlando della *Rivista* che «già da un pezzo era agli studî un complesso programma di radicale trasformazione che la facesse assurgere come nostra esplicazione intellettuale al cospicuo posto che le conferiva, tra le riviste del genere, la sua tiratura di 75 000 copie ponendola a pari delle più apprezzate e diffuse riviste italiane ed estere».

***

Quì ci piace di riportare quanto il consigliere segretario cav. I. Vigliardi-Paravia (che ha dalla Direzione del Touring lo speciale incarico di sorvegliare l'andamento del periodico) dopo opportuni studî, riferiva nell'ultima seduta del Consiglio:

Vigliardi ricorda che il Consiglio è a conoscenza, per avere già sentito altre volte accennare a progetti in proposito di studî che la Direzione generale stava facendo per introdurre delle riforme nella pubblicazione della *Rivista*, in modo da poter dotare anche il nostro periodico mensile di quelle migliorie e di quelle innovazioni che sono state portate ad altre riviste tra le più conosciute e diffuse. Sarebbe intenzione di introdurre nella *Rivista* la collaborazione di penne illustri, per un articolo mensile; nuove rubriche interessanti, come una *Rivista delle Riviste* dei diversi Touring; la riproduzione mensile di fotografie caratteristiche ed interessanti, fornite dai Soci stessi. Inoltre

si vorrebbe disporre affinchè la *Rivista* avesse a giungere ai nostri soci costantemente a giorno fisso.

Certamente la nuova veste sotto cui si vorrebbe presentare la *Rivista* ai soci, porta un forte aggravio al bilancio del Touring; ma pur riconoscendo la maggior spesa occorrente, la Direzione, senza volere che il suo parere, completamente ed unanimemente favorevole alla riforma, abbia da pesare sul voto e sulle idee del Consiglio, fa osservare come questa riforma sia una necessità se si vuole che la nostra *Rivista* sia sempre la maggiore tra le pubblicazioni del Touring, il legame continuo ed apprezzato fra il Consiglio ed i soci.

Il Consiglio avendo approvate le idee e gli studî fatti dalla Direzione, e le nuove riforme dovendo essere introdotte col nuovo anno, ci pare giunto il tempo di preavvertirne i soci.

Nuovi collaboratori verranno a portare varietà a queste pagine; ogni numero conterrà quella *Rivista delle Riviste* che apparve fin quì solo saltuariamente; il numero ed il genere dei *clichés* saranno aumentati e migliorati, e sarà fatta una scelta accurata fra le fotografie che ci saranno inviate dai soci che desideriamo nostri assidui collaboratori.

Si curerà pure la più regolare spedizione della *Rivista*. Se ciò non fu sempre possibile, porremo il nostro maggior impegno perchè lo sia per l'avvenire. Il desiderio che il periodico portasse le ultime notizie produsse più di una volta il ritardo di qualche giorno. Cercheremo che ciò più non accada.

La parte della *Rivista* che conterrà le illustrazioni, i disegni, i *clichés*, sarà stampata su carta bianca americana; e richiedendo questa maggiori cure anche dal lato tipografico, andrà in macchina con qualche giorno di anticipazione, per evitare che ne sia ritardato l'invio ai soci.

La parte che conterrà i comunicati ufficiali, gli elenchi consolari, affiliamenti, elenchi deì candidati, ecc., ecc., verrà stampata su carta normale leggermente colorata. Sulla stessa carta verrà stampata la pubblicità, che più non verrà intercalata nel testo della carta di lusso.

La copertina stampata a colori, con una vignetta variata ogni numero, contribuirà notevolmente a rendere il periodico nostro più elegante e simpatico.

La *Rivista* non sarà più spedita piegata. Per poter ciò fare senza inconvenienti ne venne diminuito il formato, pur non venendo diminuito il numero delle pagine, che anzi risulterà aumentato. La materia contenuta nei numeri venturi sarà superiore a quella dei numeri del corrente anno.

La nostra *Rivista* raggiungerà così (vogliamo sperarlo) gli scopi che si prefigge; continuerà ad essere l'organo mensile ufficiale del Touring, il vincolo saldo e continuo fra i soci; e nello stesso tempo potrà presentarsi (in condizioni non certamente inferiori a quelle di qualsiasi altra rivista italiana) bene accetta e desiderata nelle famiglie, nelle sale di lettura, nei pubblici ritrovi, mezzo costante di propaganda a favore del Touring e delle idee che esso propugna.

Queste in linea generale le nostre decisioni.

Sui particolari avremo occasione di ritornare di volta in volta. Ci auguriamo intanto di poter avere come nel passato, anche pel futuro, il consiglio, l'appoggio, l'approvazione dei soci, dei quali cercheremo di accontentare i giusti desiderî, e seguire i buoni suggerimenti.

I soci si preparino intanto a far buon viso alla *Rivista* rinnovellata.

Il Casello di Rivolto.

Nel numero 10 della *Rivista* del decorso anno, abbiamo accennato all'acquisto fatto dal Governo italiano di una vasta zona di terreno nel bacino montano di Rivolto (alta valle d'Illasi nel Veronese) di proprietà del comune di Ala nel Trentino.

Scopo del contratto fu quello di provvedere al rimboschimento di quella plaga così importante per la sistemazione dei torrenti che in essa hanno la la loro origine.

I lavori sapientemente condotti procedono alacremente, ed ecco che da pochi giorni si è inaugurato, coll'intervento della autorità prefettizia di Verona e delle rappresentanze del Comitato forestale della provincia e del Club Alpino Italiano, il nuovo Casello forestale che sorge quindi in territorio austriaco ma di proprietà italiana e del quale, come del lavoro di sistemazione del torrente, presentiamo la fotografia.

Il Casello di Rivolto.

Il Casello venne costruito sopra una prominenza rocciosa a 1200 metri sul mare, in posizione assai pittoresca, e serve a facilitare la direzione e la sorveglianza di quelle importanti opere forestali.

Nel Casello, che consta di quattro locali su due piani comunicanti fra di loro per mezzo di una scala di pietra, il personale dirigente e sorvegliante trova il necessario per potervi soggiornare durante la stagione dei lavori. Non vi manca l'acqua purissima di fonte... nè

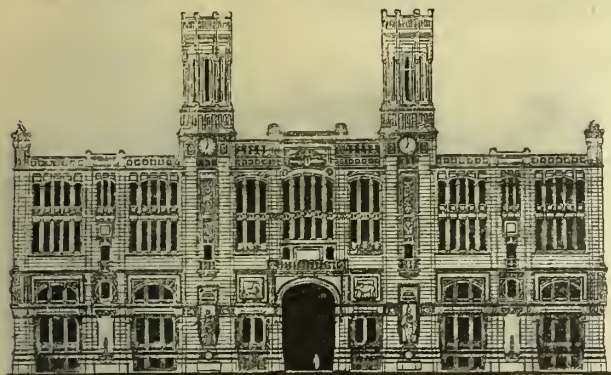
I lavori per frenare il torrente.

la fresca birra trentina e lo squisito vino di Tregnago. Così la valle di Rivolto o Revolto, che è l'anello di congiunzione degli alti Lessini col Trentino, e che per la sua importanza geografica era conosciuta nei tempi più remoti, come lo dimostra anche l'origine latina del suo nome, viene oggi riacquistando, mercè le cure solerti del Comitato forestale veronese, la primitiva sua configurazione. Il turista che la visiterà da quì a venti anni, troverà le sue erte pendici coperte, come erano anticamente, da una densa e lussureggiante vegetazione; il turista che la visita oggi vede tosto in essa l'impronta della mano redentrice così diversa da quella che, armata della scure, fu causa di tanta rovina.

C. V.

IL CONGRESSO DELLA DANTE ALIGHIERI ED IL TOURING

Al Congresso tenutosi lo scorso anno dalla *Dante Alighieri* a Genova, in una delle sedute più animate un mio carissimo amico si lasciò scappare di bocca le seguenti parole:

Molti vengono ai Congressi come semplici turisti!

Nuovo Municipio di Cagliari.

Non lo avesse mai detto! Fu un urlo, un urlo d'indignazione; ed i più scalmanati nella protesta erano proprio i... congressisti — turisti!

Nè si creda che tale categoria di congressisti sia una specialità della *Dante;* chè anzi essi formano la maggioranza, od almeno una forte minoranza, in tutti i Congressi.

Chi non ricorda i cento Congressi radunatisi lo scorso anno a Milano? In più d'uno di essi gli aderenti, ed i giunti a Milano, erano più di 500, in alcuni poco meno di 1000; ma alle sedute ne vedevate 100, o 50, od anche una dozzina, che discutevano, si bisticciavano, votavano. E gli altri? Gli altri erano all'Esposizione, in Galleria, nei Musei, nei negozî.

E ringraziamo Dio che sia stato così! Se tutti fossero intervenuti alle sedute, se tutti avessero voluto prendere la parola, quei Congressi non sarebbero ancor chiusi!

A Genova l'anno scorso più d'uno venne per la *Dante*, approfittando delle relative facilitazioni ferroviarie; si fece timbrare il biglietto; e poi scappò a Savona, a Nizza, a Montecarlo; e bravo chi lo rivide più!

A Cagliari, la stessa cosa. I congressisti erano quasi 300; tanto è vero che alla votazione (per la quale bastavano pochi minuti) parteciparono ben 267 delegati; ma alle sedute c'erano forse tutti? Ma neppur per sogno! Di presenti se ne contavano in media, sì e no, cento; ed erano già molti; ma chi avesse voluto vedere gli altri, avrebbe dovuto andar a cercarli al nuovo sontuoso Palazzo Municipale, sulla loggia meravigliosa, sopra la passeggiata coperta, a Quarto Sant'Elena, alle Saline, al Teatro Romano, alle tombe a Sant'Avendrace, al Museo archeologico... o sulla Torre di San Pancrazio!

Noto questo non per fare una critica, esprimere una meraviglia, deplorare uno scandalo; ma solamente per constatare un fatto, che è umano, che è naturale, e che non è affatto deplorevole.

I Congressi si possono dividere in due categorie: inutili ed utili.

Ebbene; poichè essi servono anche a far girare, con una certa facilità ed organizzazione, della brava gente, e conducono, anno per anno, certe categorie di persone ora in questa ora in quella parte d'Italia, avviene questo: i congressi inutili diventano utili, i congressi utili diventano utilissimi.

Ben lungi adunque dallo scandolezzarmi per questo stato di cose, io me ne rallegro, perchè i Congressi sono naturali e possenti organi del turismo. Quante e quante regioni d'Italia non avrebbero mai avuta la visita di italiani di altre regioni se i Congressi non ci fossero stati! E quanta utilità apportarono questi riavvicinamenti per quanto fugaci di persone che dimorano di solito tanto lontane le une dalle altre! E quante cognizioni dirette entrano nei cervelli e quante idee storte o false vengono in essi raddrizzate o da essi sradicate!

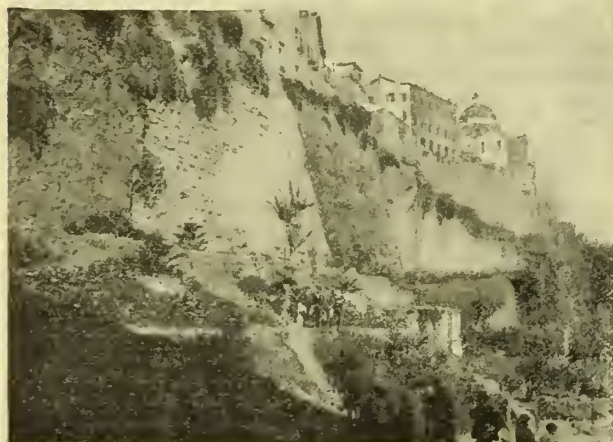
Credo che tutti questi benefici sieno stati raggiunti anche mediante il recente Congresso della *Dante* in Sardegna. Pur troppo il tempo non gli fu favorevole; chè pioggie e bufere impedirono la gita ad Iglesias ed alle miniere di Monteponi, la visita al Nuraghe Losa presso Abbasanta e (se ne eccettuiamo trenta congressisti che ebbero a loro disposizione qualche giorno di libertà più degli altri) anche il pellegrinaggio a Caprera; ma tuttavia molto i congressisti videro a Cagliari, molto a Sassari (dagli affreschi del Sciuti alla Fontana di Rosello) ove, nella gustosa tragicommedia *Amsicora* messa in scena dagli studenti universitarî, ebbero occasione di passare in rassegna i numerosi pittoreschi costumi che variano così radicalmente (nel vestito delle donne) dall'uno all'altro paese, e di farsi un'idea del ballo isolano *duru-duru*, e delle gare poetiche, e delle poesie popolari, così mestamente impressionanti.

Amsicora suicida
dipinto del Sciuti al Palazzo della Provincia a Sassari.

Da Sassari i congressisti fecero pure gite assai interessanti alla cittadina catalana di Alghero, a Porto Torres, a Osilo e Ploaghe dai bei costumi, ad Ardara dalla bella chiesa.

La passeggiata coperta a Cagliari.

Tutti poi i congressisti ritornarono sul continente od in Sicilia col vivo desiderio di poter andare ancora in Sardegna, di cui intravidero fugacemente le originali bellezze, di cui seppero constatare le forti energie, di cui anche intuirono quei mali che attendono, un rimedio dalle forze concordi dell'iniziativa locale e dell'aiuto doveroso del governo dell'Italia risorta politicamente, ma che vede ancor lontano il suo risorgimento economico diffuso in tutte le provincie, ed il risorgimento morale diffuso in tutte le classi sociali.

Non mi sono scordato che scrivo nella *Rivista* del

Dirupo sotto la Cattedrale di Cagliari.

Touring, e dirò adunque che una delle piaghe o, per meglio dire, delle istituzioni piagate della Sardegna, è la comunicazione. Il servizio della Navigazione Generale fra il continente e l'isola (con un solo e lento piroscafo giornaliero da Civitavecchia al Golfo degli Aranci, e con rarissime e lentissime corse da Genova, Livorno, Napoli, Palermo) è assolutamente insufficiente ai bisogni dell'isola, e forma la causa principale dei lamenti e delle proteste dei Sardi; il servizio delle Ferrovie Reali Sarde (che coi congressisti della *Dante* furono d'una larghezza e gentilezza insuperabili) è buono per quanto riguarda il personale ed il materiale, ma d'una lentezza crudele: 25 chilometri all'ora, con un solo treno giornaliero da Sassari e Golfo degli Aranci per Chilivani a Cagliari; mancano troppi raccordi, che sarebbero

Sassari vista dall'altura a sud della Fontana di Rosello.

di grande vantaggio, fra le Ferrovie Reali Sarde e le Ferrovie secondarie della parte orientale dell'isola; le messaggerie sono quelle uscite dall'Arca di Noè. E gli automobili? Proprio in questi giorni si attua un servizio automobilistico in Cagliari, e si assicura che in primavera verrà inaugurato quello da Tempio a Palau.

Intanto i Sardi, nella loro grande maggioranza, continuano a viaggiare a cavallo, forse perchè pensano che se devono percorrere una trentina di chilometri a cavallo per andare dal loro paese alla più prossima stazione ferroviaria, possono ben continuare collo stesso metodo anche per il resto del viaggio.

La questione delle comunicazioni colla Sardegna e nella Sardegna meriterebbe un ben lungo discorso, che dovrebbe esser fatto però in base a dati sicuri. Qualcuno dei nostri buoni soci sardi vorrebbe fare quel discorso o fornirci quei dati?

La Fontana di Rosello.

Ed a proposito dei nostri buoni soci sardi, noto con piacere che essi sono in continuo aumento. Al presente essi sono 199 nella città di Cagliari e 390 nella provincia, 108 nella città di Sassari e 192 nella provincia: in tutto adunque 889, mentre al 31 dicembre 1906 erano 735. Tale aumento si deve alle cure zelanti ed amorose del capo-console per Cagliari dott. Luigi Casotti e di tutti i valenti consoli sparsi per l'isola.

E la *Dante?* Al patriottico sodalizio auguriamo tutti di cuore le meritate vittorie ed i continui progressi, affinchè esso possa contribuire (senza divisioni e scissioni partigiane) a proteggere e diffondere all'estero la lingua e coltura italiana, e l'amore ed il rispetto di tutti gli stranieri per la nazione nostra.

Il *Touring* e la *Dante*, pur con mezzi diversi, tendono a scopi in gran parte identici; e noi saremmo adunque ben lieti se un giorno tutti i soci del Touring fossero anche soci della Dante.

Il Porto di Alghero.

Quel giorno nessuno si meraviglierebbe più se i Congressi della Dante fossero anche Congressi turistici!

o. b.

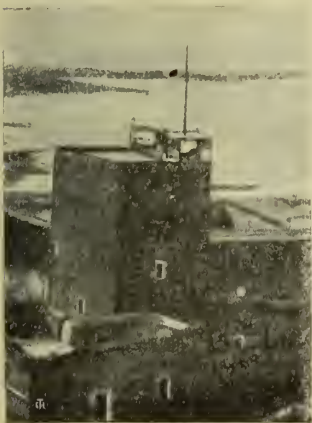
Da un Castello all'altro

Il Castello di Monteveglio.

Nel risorto giornale *L'Alpe* di Bologna il signor A. Sorbelli si propone d'illustrare, uno dopo l'altro, i castelli dell'Appennino; e comincia dal Castello di Monteveglio, che colle sue torri e mura merlate domina la vallata del Samoggia, sul confine fra il Modenese ed il

Bolognese. Il castello, a capo un giorno di vasta regione, appartenne ai Bizantini, poi ai Longobardi. L'imperatore Arrigo IV invano lo assediò nel 1092. Nel 1198 fu assoggettato a Bologna; nel 1527 si oppose ai soldati del duca di Borbone.

Il Castello di Bari.

Il grande Castello di Bari, monumento insigne di architettura civile e militare, e ornamento precipuo della maggiore città della Puglia, è minacciato di rovina, dalla quale non valgono a sottrarlo i suoi sette secoli di storia non ingloriosa; l'avere raccolto dentro e d'intorno alle sue vecchie mura innumerevoli ricordi di re e principi di Puglia, da Ruggero Normanno a Federico II di Svevia, da Carlo d'Angiò a Fernando d'Aragona e agli Sforzeschi di Milano, duchi di Bari, fino a Bona Sforza regina di Polonia; l'essere un ricco museo della grande arte pugliese prima e dopo l'età di Mastro Nicola e l'essere stato perciò oggetto di studi continui, da quelli dell'Huillard-Breholles, e dello Schultz sino agli ultimi del Venturi e del Bertaux.

La sua sentenza di morte è stata decretata, e come ha annunciato il prefetto Buganza alla Commissione provinciale dei monumenti, il Castello sta per essere trasformato in Carcere giudiziario.

Il Castello di Duino.

Chi si reca dal Veneto a Trieste, a mezzodì di Gorizia, sulla via per Trieste, ammira il castello di Duino, che già appartenne ai signori di Tolmino e

nel quale, secondo la tradizione, fu ospite Dante, il poeta profugo da Firenze che trovò un rifugio ed una seconda patria a Verona, nel Trentino, nella Venezia Giulia.

Il Castello di Miramare.

Più a sud, verso Trieste, sorge il celebre castello di Miramare, il più sontuoso castello sorto nell'epoca moderna.

Esso venne fatto edificare nel 1855 dall'arciduca Massimiliano d'Austria, e fu da lui abitato con somma

predilezione negli anni che passarono dal 1859 sino al giorno in cui il biondo arciduca partiva da questo castello per salpare verso il Messico, ove doveva trovare il trono, la corona... la rivoluzione, la morte.

Il castello sorge, colle sue « bianche torri » cantate da Giosuè Carducci, sopra uno scoglio che si protende nel mare; ed è nelle sue stanze e sale sontuose tutto ricco di oggetti d'arte e di libri, alcuni dei quali ancora aperti come li lasciò l'infelice signore.

Un gabinetto è la riproduzione esatta della cabina imperiale della nave *Novara*, quella stessa che portò Massimiliano dalla quiete di questo maniero alla quiete della morte.

I LAGHI D'ITALIA

Il Lago Trasimeno.

Il giorno 6 ottobre u. s. ebbe luogo nella sua sede di Passignano, l'assemblea generale della *Società Anonima Navigazione Trasimeno.*

Erano presenti oltre 200 azionisti i quali riconfermarono il mandato, all'unanimità, ai consiglieri scaduti.

Il presidente marchese Giorgio Guglielmi fece la relazione morale e finanziaria della Società dal suo inizio (1906). Disse che la Navigazione si era affermata il giorno che la *S. A. N T.* ebbe la ventura di far compiere il giro del lago, il 21 giugno scorso a S. M. Margherita di Savoia. L'on. Vittorio Cottafavi in questi ultimi giorni parimenti trascorse il Trasimeno e promise il suo appoggio.

Passignano e il suo castello.

L'on. Guido Pompily, quale presidente onorario, non manca mai di dare incoraggiamento alla giovane Società, che se, all'inizio, fu una poesia, ora invece comincia a diventare un fatto lucroso, che ogni anno maggiormente crescerà e sarà sempre degna del maggiore encomio per aver dato la possibilità ai molti forestieri di ogni nazionalità di accorrere ad ammirare questa regione, quasi sconosciuta prima.

La nostra Società, concluse il presidente, oltre di aver fatto opera civile, farà anche opera finanziaria.

Ed infatti il Trasimeno di necessità dovrà diventare luogo di ritrovo e convegno sportivo per essere a 260 metri sul livello del mare, e quindi offrire una mite e fresca temperatura anche nei mesi di estate, e perchè le memorie dell'epoca romana, e i luoghi ove si trattenne San Francesco d'Assisi, hanno ancora la freschezza del ricordo, e la leggenda poetica è viva nel popolo laghigiano.

Quindici castelli medioevali, a guisa di corona, si levano sulle cime dei colli. Di questi alcuni sono degni di essere visitati perchè in essi sono custoditi tesori d'arte. Ed in vero a Panicale è gelosamente custodito il San Sebastiano di Pietro Vannucci (Perugino) il capolavoro, a detta dei critici d'arte, del sommo pittore umbro. A Castelrigone, entro un tempio di architettura squisito, opera di Rocco da Vicenza, è ben conservato un dipinto di autore ignoto ma di fattura così perfetta che l'occhio non si stanca mai di ammirarlo. Esso rappresenta Maria ed il Bambino, e senza tema di errare tale opera può attribuirsi ad epoca anteriore al 500. Una gloria di angeli incornicia la Vergine; e questi sono opera di uno dei migliori discepoli del Perugino, dello Spagna. E' un vero giojello custodito entro un'edicola che armonizza col quadro, giacchè tutto è opera del principiare del 500.

Il battello " Concordia „ che rimorchia un lancione a Passignano.

Il castello di Vernazzano merita di essere visitato per la sua torre pendente, tutta ricoperta di edera, e sollevantesi da una gola di monti boscosi e ognora freschi e silenti.

Il Castello di Montalera (*Mons aereus*), posto sopra un colle sempre verde, gode una delle più belle viste e ricorda fatti prodigiosi dell'evo-medio.

Castiglion del Lago ha il castello del duca della Cornia che, a guisa di immane vascello si protende entro il Trasimeno. Affreschi pregiati dello Zuccheri ornano le immense sale.

La rocca del castello è tenuta in perfetto stato di manutenzione, tanto che l'ira del tempo pare che su essa non abbia possa. Dall'alto della torre triangolare lo sguardo spazia su tutto il Trasimeno e sull'ampia pianura della Chiana.

Tutti i paesi del Trasimeno hanno pontili di approdo.

Un'opera, romanamente condotta, l'Emissario, porta alla Caina, al Nestore, al Tevere il soverchio delle acque, tanto che il livello del lago è presso che costante.

Il Trasimeno è ricco di pesci. Lucci, regine, anguille sono in gran copia nelle sue acque, e sono fonte di ricchezza per i rivieraschi.

Il luccio e la regina sono di sapore squisito e ricercati dai buon gustai.

Isola Maggiore e Isola Minore.

Sede della S. A. N. T.

Gli svassi, le anetre, le merghe, i beccaccini sono abitatori consueti del lago e delle sue rive.

Uno stabilimento di bagni offre la possibilità di tuffarsi entro le tranquille onde, ed una Società di Navigazione dà la possibilità di visitare e i paesi e i castelli.

Nell'anno venturo, sul Trasimeno verranno indette delle regate e si correrà una coppa e si avranno gare di nuoto.

Gli accessi a questa regione sono comodi, giacchè dalla linea ferroviaria Firenze-Roma si spicca un tronco di ferrovia da Terontola che conduce a Passignano, Perugia, Assisi, Foligno.

Da Passignano, sul Trasimeno, la stazione dista circa metri 300 ed è prospiciente al lago stesso. Locande discrete, affiliate al Touring, offrono conveniente *comfort*. Nella prossima primavera verrà cominciata e si spera in breve ultimata, una bella, ampia strada, fiancheggiata da alberi, intorno al lago.

Il Trasimeno non appena risanato, tosto cercò di migliorarsi e di farsi conoscere, ed oggi questa gemma dell'Umbria verde, colla sua bellezza suggestiva, coi tramonti incantevoli, tanto ricercati dai pittori, è grandemente apprezzata da quanti sanno apprezzare ed amare le bellezze della natura e dell'arte.

Bagni "La Salute".

Pescatori che attendono ad apprestare l'arte.

I PIÙ BEI PUNTI DI VISTA D'ITALIA

(Continuazione e fine).

38

SAGRA DI S. MICHELE.

Quanto resta della Sagra di San Michele della Chiusa è l'avanzo d'una antica Abbazia di Benedettini sulla vetta del Monte Pirkiriano (961 metri). Vi si perviene da Torino prendendo la ferrovia di Modane, e discendendo alla stazione di S. Ambrogio (a 28 chilometri da Torino). Da questa stazione seguendo una buona strada mulattiera, abbastanza larga e tutta pavimentata a ciottoloni, si giunge, dopo un'ora di cammino, alla vetta, su cui sorge il vetusto edificio, in buona parte distrutto, non restandone che la chiesa e un annesso fabbricato, destinato per alloggio dei religiosi, ed anche all'occorrenza per ricovero dei forestieri.

Sagra di S. Michele.

Di lassù si gode d'una vista splendida ed estesa: da una parte (nord-ovest) sulla ridente valle di Susa, che, in questo punto, si può dire, ha il suo sbocco; e, dall'altra, opposta, sulla rimanente zona del bacino della Dora Riparia, che, a sua volta, va a cercare il suo sbocco nel Po, presso Torino. Di lassù l'occhio spazia sui numerosi paesi e villaggi situati sul fondo dell'ampia valle e sulle pendici dei monti, mentre la Dora serpeggiante in frequenti giravolte, l'immensa distesa delle catene alpine e prealpine, le colline moreniche, l'altopiano di Rivoli, concorrono a rendere sempre più gaio ed incantevole il panorama.

Il Monte Pirkiriano costituisce una prominenza, che, avanzandosi verso il Monte Caprasio, o Rocca della Sella, sporgente dal lato opposto della valle, forma una strozzatura, cui nel Medio Evo fu dato il nome di Chiuse dei Longobardi, per la resistenza che ivi opposero per varî giorni i Longobardi ai Franchi di Carlo Magno, che, vittoriosamente superandole, fece poi la sua prima calata in Italia per quelle chiuse.

Cap. medico dott. Martino Cusani - Torino.

39

IL MONTE SORATTE.

Uno dei più bei luoghi d'Italia a me sembra essere il Monte Soratte che, sebbene non molto alto, ha un aspetto maestoso perchè si eleva dal piano, isolato, e su una base non troppo ampia, tanto che le sue erte pareti si sprofondano a picco sulla pianura sottostante. Esso ha anche una grande importanza storica, perchè nell'antichità era il centro de' Falisci che vi avevano eretto un tempio ad Apollo; fu cantato da Orazio e da Virgilio; offrì rifugio a S. Silvestro e fu sede di Benedetto, monaco del Soratte, che segnalò in una vivace cronaca i fatti più importanti del suo tempo. Dalla cima del monte si gode una vista deliziosa: e l'anima nostra, rapita quasi in sogno, sembra naufragare in quel mare di luce e di colori che si vanno perdendo lontano lontano in un azzurrognolo cupo verso i monti Sabini, alle cui falde s'inerpicano come un gregge sbrancato un'infinità di graziosi paesetti, e sui colli Albani che, sorgendo in mezzo alla pianura come un'isola verde, sono la sede di leggiadri castelli vivificati dal cielo del Lazio, pieno di luce, di calore e di una radiosa serenità! E la vista è sempre bella, sia che miriamo nel piano Roma che si eleva superba con le sue mille cupole, sia che corriamo con l'occhio al mare lontano che ci dà l'idea dell'infinito, sia che contempliamo il tortuoso Tevere o il lago di Bracciano che ci abbagliano lo sguardo riflettendo i raggi del sole.

Prof. Enrico Melchiori - Stimigliano.

40

CAMINO MONFERRATO.

Merita di essere conosciuto Camino Monferrato (Alessandria) per lo splendido panorama che offre, dal maestoso suo castello medioevale (denominato castello di Camino) di proprietà del marchese Scarampi di Villanova. Il castello si trova a m. 310 sul livello del mare, e per la sua posizione avanzata nella catena di colline che costeggiano la destra del Po, può benissimo essere annoverato tra uno dei migliori posti da visitare dal turista.

Castello di Camino Monferrato.

L'immensa pianura da una parte, l'accavallarsi di colline dall'altra, ed una catena di montagne dalla terza, dal Monviso al Sempione, tutto si scorge fin tanto che la vista si perde in lontananza.

Il castello, tenuto in ordine con molta cura dal suo proprietario, conserva dei veri gioielli di arte che meriterebbero di essere illustrati.

Si giunge al castello di Camino da Trino Vercellese, per ferrovia Torino-Casale, e per tram Vercelli Trino.

Da Trino dista 7 chilometri di strada bellissima.

Felice Melotti - Torino.

41

MASINO.

Chi vuol godere uno spettacolo imponente, salga la carrozzabile che da Caravino (sulla strada Strambino-Settimo-Rottaro) mena, serpeggiando tra selve di castani, a Masino.

Il paesello offre al viaggiatore avido di cose grandi, un castello, mirabile colosso medioevale cinto d'annosi cipressi, in mezzo a vasto parco. A lui le mura antiche diranno che colà l'ossa d'Ardoino riposano. Gli si parerà dinanzi un superbo viale di tigli e l'occhio sarà rapito dal piano sottostante e da Vestigne scorrerà sui campi bagnati dalla Dora e sull'orizzonte vedrà stagliarsi la collina su cui s'alza, snella e vigile guardia alla strada che passa ai suoi piedi, la torre di Candia, specchiantesi nell'onde tranquille ed argentee del lago omonimo.

Dall'altro lato, lo sguardo potrà bearsi della vista meravigliosa di verdeggiante conca in cui s'adagiano industriosi borghi. L'anfiteatro morenico eporediese gli apparirà in tutta la sua grandezza: a destra la linea diritta della Serra che si perde tra morene secondarie oltre il lago di Viverone: di fronte i monti che chiudono l'imbocco della valle d'Aosta, e le prime cime del Biellese.

Virginio Rosa - Torino.

42

MONTE MASSONE.

Da Omegna per la carrozzabile si giunge al paesello di Strona (Valle Strona); si sale per una rotabile a zig-zag a Lusogno, e poi su su, di nuovo per la mulattiera all'Alpe Campellaro, ed eccoci al Monte Massone (m. 2162).

Ecco il panorama che si presenta ai nostri occhi: dal poetico Lago Cusio, al maestoso Verbano, al Lago di Mergozzo, Como e Varese, il Mottarone, e giù giù le pianure lombarda e piemontese con innumerevoli città, borgate e villaggi. Se ci volgiamo dall'altra parte, ecco un panorama tutto diverso: in fondo i paeselli della Valle d'Ossola stretti fra una corona di monti; a destra la Valle Strona col caratteristico paesello di Sambughetto (paese nativo delle più abili guide del Monte Rosa) con tutta la corona di monti che da Quarna si estende sino al maestoso Capessone.

Si accede a questo monte anche da Chesio per l'Alpe Loccia.

Giovanni Capra - Omegna.

43

MONTE VELINO.

L'ascensione del Monte Velino offre dei punti di vista meravigliosi; e se si ha la fortuna di effettuarla in una giornata limpida e serena, rimane assolutamente indimenticabile.

Dalla vetta (m. 2487) il panorama che si gode è ricchissimo, sterminato, indescrivibilmente bello; verso l'Adriatico: il Sirente, il Puzzillo, il selvaggio Maiella, e più lontano il Gran Sasso che torreggia sovrano colle sue 3 punte; ai piedi del Velino la splendida spianata del Fucino, lussureggiante di vegetazione rotta solo da canali e da strade; il grande collettore che espelle le acque che ancora si adunano nella parte più bassa dell'antico lago, e che si gettano, attraverso una immensa galleria scavata sotto il monte, nel fiume Liri, del quale si scorge il corso superiore; Avezzano, i paesi della pittoresca conca marsicana; a ponente il Monte Autore, il Serra Secca, i monti che sovrastano Subiaco e in fondo la Campagna Romana, la cupola di S. Pietro, il Tirreno... Panorama che incanta, che rapisce, che inebbria e starei per dire che stanca, perchè gli occhi insufficienti ad abbracciare la grandiosa vista, nella continua tensione finiscono per stancarsi, dando l'impressione di chi guarda una fotografia fuori fuoco.

Gita magnifica, indimenticabile, che consiglio a tutti coloro che pur di godere le bellezze naturali, non disdegnano la fatica di 4 o 5 ore di salita, ad usura ricompensata.

Umberto Oliva - Roma.

44

IL MONTE CISTELLA

Se l'Alpe di Veglia e quella di Devero son detti le gemme dell'Ossola, non meno giustamente il Monte Cistella (2907 metri) ne è chiamato il Righi, per il panorama vastissimo che dalle sue cime si gode: le Alpi dal Monte Rosa all'Adamello si schierano davanti come in una visione, colle loro cime aguzze, coi ghiacciaî luccicanti e le nevi bianchissime; a mezzogiorno belle e ridenti si stendono le valli ossolane, cosparse di numerosi gruppi di casolari, solcate dai nastri azzurri delle loro acque; e in fondo sperdentesi fra le nebbie il lago Maggiore e la pianura lombarda.

La salita facile e ad usura compensata dal panorama, viene effettuata da Varzo sulla linea del Sempione dall'Alpe di Devero e da quello di Veglia in non più di 5 ore; un rifugio eretto a pochi passi dalla cima ed aperto a chiunque, accoglie al riparo gli alpinisti che salgono lassù a pernottare onde godere lo spettacolo incantevole del levarsi del sole tra le cime nevose delle Alpi.

Giuseppe Robbiati.

45

MONTE EBRO

Tra la Scrivia e la Trebbia a nord-est di Genova sorgono le più alte vette dell'Appennino Ligure occidentale, catena cospicua di sommità meravigliose per grandiosità di panorami e per la bellezza varia dei dintorni.

Pochi conoscono Monte Ebro, bellissima montagna tutta circondata di boschi di faggi, di facilissima ascesa e dove si gode un punto di vista grandioso e impressionante.

Aje di Cosola.

Il monte Ebro si innalza coi suoi 1701 metri nel bel mezzo dell'Appennino, tra Bobbio e Serravalle Scrivia, lontano da facili vie di comunicazione; e questa forse è la causa per cui è così poco conosciuto. Vi si sale da Cantalupo Ligure in Val Borbera, dalla Val Grue dietro Tortona, dalla Valle del Curone per le costiere dei monti Giarolo e Boglelio, altri due punti di vista meravigliosi; e anche da Torriglia per la lunga catena che si parte dal notissimo Monte Antola (metri 1598). Nelle albe terse e chiare è un incanto starsene lassù a contemplare il *mondo* che ne circonda.

Il paesello più vicino alla vetta è Aje di Cosola (metri 926) un paesello ideale, semplicissimo, pulitissimo, i cui abitanti, ospitalissimi contrastano con... la sudiceria e villania dei contadini di altri villaggi dello stesso Appennino.

Eppure ad Aje di Cosola non va mai nessuno; quest'anno vi passai, e per caso anch'io, e l'oste mi diceva che da oltre un anno non avevano visto in paese un *foresto!*

Pio Giuseppe Fassio - Genova.

46

SOAVE

A circa 20 chilometri da Verona sorge Soave, a piè di colli ubertosi. Il vecchio castello veglia alla difesa del Borgo. In esso una scala a chiocciola conduce alle mura ed agli spalti, e da questi si sale alla torre maestosa, donde si gode un panorama magnifico: davanti la vasta pianura verdeggiante, ricca di paesi fiorenti; di fianco le colline di Colognola, il castello di Illasi, le Prealpi tridentine, il Baldo maestoso. Se si domandasse ad un cittadino di Soave: „ "Qual'è, secondo lei, il più bel punto di vista d'Italia? „ — la risposta sarebbe senza dubbio: "Soave ed il suo castello „.

Ingresso al Castello di Soave.

Q. T.

47

COCCONATO.

Cocconato s'erge maestoso per la sua magnifica posizione e per la sua notevole altezza (m. 507) in mezzo a ridenti e variate colline. Quella su cui poggia questo bel paese è la più alta del Monferrato, dell'Astigiano e del Torinese; e in cima di essa s'alza una torre, avanzo d'un antico castello, dalla quale si gode un panorama forse unico, specialmente per la vasta e circolare estensione dell'orizzonte.

L'impressione che vi si prova è indescrivibile: si ammira la magnifica catena delle Alpi dalle Marittime fino al Rosa e nelle giornate serene, quantunque raramente, anche le montagne che chiudono la Lombardia; di lassù si scorgono i serpeggianti corsi del Po e del Tanaro, e le ricche loro vallate; le Prealpi del Canavese; i contrafforti dell'Appennino; le ubertose colline del Monferrato. Sono innumerabili i villaggi e castelli che l'occhio può distinguere.

Le città più vicine a Cocconato e servite di ferrovia sono Asti e Chivasso; dalle quali per recarvisi è più spiccio noleggiare una vettura. Le strade non sono da disprezzare, ma pei ciclisti sono un osso duro, perchè prima di giungere in cima è necessario fare parecchi chilometri a piedi, causa le salite a forti pendenze. Da Torino vi è un tram a vapore (Torino-Brusasco) che conduce fino alla Caserma (comune di Casalborgone); dove con una diligenza antidiluviana si è trasportati a Cocconato.

B. M.

48

SAN MARTINO AL VOMERO

Uno dei più bei punti di vista d'Italia è quello di San Martino al Vomero di Napoli. Ritengo che nessuno che visiti quella città tralasci di fare tal gita. E' assai breve e facile, chè il S. Martino è in Napoli stessa, e ci si va o col tram elettrico che fa il servizio da piazza Dante, Vomero, S. Martino, o colla funicolare di Chiaia che porta fino in piazza Vanvitelli, e di là si fa una salita d'un dieci minuti, o colla funicolare di Montesanto che porta solo un cinque minuti di strada lontano. Si giunge così all'antica Certosa di S. Martino, ora trasformata in Museo, ricco di inestimabili tesori storici e artistici.

Tra le innumeri sale, una ve n'è detta del " Belvedere „, chiusa da ampie vetrate che mettono su una balaustrata che le gira tutto intorno; affacciati a quel parapetto ci si apre davanti uno spettacolo meraviglioso, indimenticabile. Sotto lo smagliante cielo di Napoli stendesi immenso, radioso, azzurro il mare, e la terra intorno par gli protenda le sue braccia a ricingerlo nell'ampio seno del golfo.

Emilia Sanchioli - Abbiategrasso.

49

L'ALPE DI VEGLIA (1754 metri).

Fra tante centinaia di italiani che attratti dalla novità della cosa viaggiano sulla nuovissima linea del Sempione, smaniosi di attraversare il *tunnel* per vedere le tanto decantate bellezze della Svizzera, pochi son quelli che s'arrestano al di qua ad ammirare quelle di casa nostra. Chi ad esempio scendesse a Varzo potrebbe in meno di sei ore di comoda mulattiera, attraverso ad una valle piena di svariate bellezze, orride e poetiche, salire ad un incantevole piano, quello di Veglia, una conca di verdi pascoli, circondata da vette eccelse, maestosa fra tutte quella del Monte Leone che tocca i 3554 metri. Boschi densi di larici, cespugli fittissimi di rododendri in fiore, si arrampicano su per i pendii, circondano laghetti alpestri, serrano torrenti rumorosi che fanno pompa delle loro schiume giù dalle alte cascate. Il clima vi è mite, l'aria è limpidissima; e tutt'intorno regna un silenzio di paradiso sol rotto dai tocchi delle campane e dal mugghiare mesto delle giovenche pascolanti. Spicca in mezzo al piano il modesto albergo Monte Leone aperto da giugno a settembre, che accoglie ospitale i turisti che hanno la fortuna di giungere lassù: ma è troppo piccolo per capirli tutti. In compenso il trattamento è ottimo sotto ogni rapporto.

Albergo di Veglia e Cima del Mottiscia.

Una sorgente di acqua minerale gasosa ancora pubblica sgorga a 15 minuti dall'albergo a 1832 metri, seconda in altezza in tutta Europa. Non di rado la si deve cercare a due o tre metri di sotto la neve.

Giuseppe Robbiati.

50

COL VISENTIN.

La vista che si gode dal Col Visentin (m. 1765) è delle più grandiose, quale forse non è dato ammirare da nessuna delle più alte vette delle Dolomiti. Si estende dalla catena dei Tauri a quella del Rosengarten a nord, dai monti Vicentini a quelli di Trento ad ovest; sulle Alpi Carniche ad est; e su gran tratto della pianura Veneta a sud. Si vedono benissimo ad occhio nudo Venezia ed un'estesissima zona del mare Adriatico.

In cima al Col Visentin, che è il contrafforte più avanzato delle Prealpi Bellunesi, trovasi il comodissimo Rifugio Budden di proprietà della Sezione di Belluno del Club Alpino Italiano.

Vi si accede per varie strade, segnalate, da Belluno in ore sei e da Vittorio in ore cinque circa. Da Fadalto (chilometri 12 da Vittorio) al Rifugio ore 4.

Innocente Sacchetti - Venezia.

51

MONTEVERGINE.

Per molti dei lettori forse il nome non è nuovo: le cronache napoletane sono tutti gli anni di questi giorni piene del fattaccio avvenuto durante l'*arretenata* fra coloro che ritornano dal pellegrinaggio. Montevergine è infatti meta d'un pellegrinaggio popolarissimo nel Mezzogiorno; e due volte l'anno, in maggio e in settembre, molte comitive da Napoli, dalla Capitanata, dalle Puglie, fin dal lontano Abruzzo, in carrozze dai cavalli tintinnanti, o su carri sfarzosamente addobbati con festoni multicolori vanno, al suono di nacchere, di tamburelli, di *putigni*, schioccando la frusta, gridando, cantando le più allegre canzoni e

Per vedè sta Vergine
Nui jessemo a Muntevergine.

Pochissimi però, anche dei pellegrini, sanno che Montevergine, oltre al vanto del dipinto miracoloso nel Santuario, offre pure uno dei più bei punti di vista d'Italia.

Esso si erge ad ovest di Avellino e vi si accede da Mercogliano e da Ospedaletti per comode strade mulattiere ed anche, sino a un certo punto, per una strada carrozzabile inerpicantesi fra ombrosi boschi di castagni. La vetta è a 1308 metri sul mare; il Santuario però è qualche centinaio di metri più in basso.

Dalla vetta su cui è stata recentemente costruita una capanna per osservazioni meteorologiche, la vista spazia tutt'attorno sui monti dell'Irpinia, del Beneventano, della Terra di Lavoro, del Molise, della Puglia, della Calabria, e in fondo ad ovest su Napoli, il Vesuvio e il Golfo. Da questo lato nei giorni in cui l'aria è tersa, e sono i più, il panorama è incomparabile. Napoli dista in linea retta forse 40 chilometri, tuttavia per effetto di luce, per lo sfondo marino, se ne distinguono le case: I Granili, Castel S. Elmo, S. Martino, Castel dell'Ovo, e poi la penisola sorrentina e infine Capri voluttuosamente adagiata sul mare, e sopra a tutto il Vesuvio, pur troppo non più conico, non più fumeggiante.

Tutta questa bellezza del luogo però è ignota ai più: là sul Montevergine, che l'estero ci invidierebbe, non è neppure un albergo discreto, là donde si domina in tutto lo splendore la feracità e la bellezza, che sono le forze del Mezzogiorno, vive ancora il pregiudizio.

Umberto Guidi - Gallarate.

52

COLMA DEL MOMBARONE

Il più bel punto di vista d'Italia? Per me è la Colma del Mombarone (m. 2372), che sta fra Biella, Ivrea, Aosta. Da essa si domina un panorama incantevole, dagli Appennini presso Genova alle Prealpi presso Bergamo.

Giuseppe Onofrio.

Monumento al Redentore sulla colma del Mombarone.

53

IL MONTE SILLARA.

Uno splendido panorama si gode dal Monte Sillara (m. 1861) nell'Appennino Parmense.

Questo è il punto di vista più bello che mi si sia presentato nelle mie gite.

Il monte finisce con un crinale che permette di appoggiarvisi come alla balaustra di un balcone. Che panorama! Sotto di noi, quasi a picco, si stende tutta la parte montuosa della provincia di Massa-Carrara: a sinistra, stagliantisi sul cupo azzurro del cielo, si ergono le Alpi Apuane, irte di cime aguzze e scintillanti nel loro niveo candore; a destra un'infinità di cime rincorrentisi come le onde di un mare commosso; davanti le varie vallette ed i torrentelli rapidi e saltellanti affluenti nel Magra; in fondo il Golfo della Spezia, il mare!

Rag. Riccardo Beduzzi.

***

Le risposte alla nostra inchiesta, oltre a quelle pubblicate, sono centinaia e centinaia.

Con nostro dispiacere dobbiamo ometterne la pubblicazione, sia perchè l'inchiesta ha già servito a dimostrare che i punti di vista in Italia sono in numero infinito, sia appunto perchè essendo essi in numero infinito... non possiamo impegnarci a completarne l'enumerazione.

Scusino adunque gli egregi collaboratori venuti in ritardo. Conserviamo i loro scritti, che potranno forse un giorno servirci sotto altra forma; e ringraziamo tutti di vero cuore.

Per ora facciamo punto, e volgiamo la mente ad altre inchieste, delle quali faremo cenno in un prossimo numero.

AUTOMOBILISMO

Il Salone Decennale di Parigi 1907.

Il Salon di Parigi 1907 si è tenuto nella consueta sede stabile e fastosa del Grand Palais per gli automobili, vetture da turismo, pezzi staccati, biciclette, pneumatici, ecc., ed agli Invalidi, sede provvisoria meno ricca e capace per gli *omnibus*, i *camions*, le vetture per pubblici servizi e per trasporti in comune, nonchè per i canotti e le imbarcazioni automobili, e le varie applicazioni del motore alle piccole e grandi industrie.

Il Salon nello sfarzo della decorazione d'assieme predisposta dal Comitato, e di quella particolare predisposta dagli espositori, nulla ha tradito delle condizioni non del tutto agiate nelle quali si trova attualmente l'industria automobilistica; ha però subìto da queste condizioni conseguenze non incerte, per le quali si è potuto quasi dare misura alle vaghe definizioni della cosidetta *crisi* che erano nella mente e nei discorsi in forme e proporzioni fortunatamente un poco più grandi della realtà.

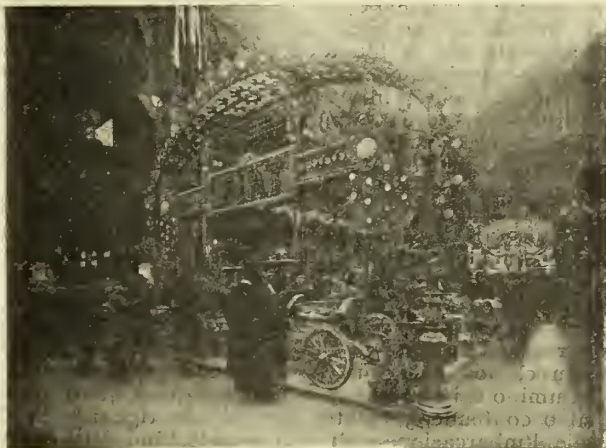
Come presentazione di prodotti, il Salon 1907 di Parigi, che se è da una parte il solo vero grande mercato mondiale, è altresì la sola vera esposizione delle novità tecniche, non presenta sensibili differenze nell'indirizzo delle costruzioni in confronto dell'anno scorso.

L'industria automobilistica ha raggiunto un grado di perfezione nei prodotti e stabilità di assestamento nelle forme e negli organismi di produzione che non possono consentire ulteriori sensibili progressi nelle invenzioni e nella tecnica e delle grandi differenze di indirizzo generale a così breve distanza di mostre, quando non si attenda da Edison l'accumulatore ultrapotente e leggero.

I sei cilindri si sono generalizzate nelle grosse vetture, ed ora anche Luigi Renault, il grande conservatore nella sua arte, ne costruisce, e ne espone un tipo perfetto nello *stand* che rappresenta la potenza in-

Il Salone del T. C. I.

dustriale in automobilismo, il risultato della saggia organizzazione amministrativa e commerciale, la vera prosperità attuale che nulla conosce delle incertezze e dei timori di molte anonime, che hanno sperperato in dividendi fantastici o in sopraprezzi di azioni le forze economiche per le basi di una seria e continuativa azienda industriale.

Ma sei cilindri non si costruiscono se non per desiderio di novità o per tentativi singolari, per motori di potenza media ed inferiore ai 40 HP. D'altro canto per le piccole vetture 9-12 o 10-14, si va man mano confermando la convenienza della *trasmissione a cardano* in tutte le fabbriche, compresa la *Fiat* e la *Itala* che fece, questa, del cardano anche per le grosse vetture nei suoi primi bei tempi: fabbriche entrambe por-

Lo *Stand* della FIAT.

tate dalle condizioni attuali della domanda a presentare dei tipi di piccole vetture, che sono veramente dei degni derivati degli eccellenti loro grossi prodotti.

La messa in marcia automatica che fu la novità sensazionale del 1906, poichè grandi concorsi le erano stati organizzati d'attorno durante il Salone scorso, poichè Renault, Fiat, Panhard, Mors l'avevano *arborée* sui loro motori, non deve avere dato nella stagione turistica 1907, e cioè coll'esperimento e coll'uso su strada, un buon risultato, se ormai queste fabbriche non hanno generalizzato l'apparecchio della marcia automatica, non solo, ma ne hanno sensibilmente ridotta l'applicazione facendone un derivato del gusto del compratore.

Nessun'altra deduzione dalla mostra dei prodotti: ormai la migliore o la peggiore riuscita di un modello o di un tipo non può più dipendere se non dalla bontà del materiale impiegato e dalla accuratezza nella esecuzione dei pezzi.

Le vetturette presentate al Salon darebbero speranza di avvicinarsi al desiderato dell'automobile pel professionista specialmente le costrutte dalle Case che hanno partecipato al recente concorso. Tali vetturette hanno un aspetto di solidità, di economia di forma, di consumo e di proporzioni che possono far pensare prossimo il tipo utile per colui che vorrà dell'automobile fare un mezzo rapido ed economico di trasporto utilitario.

Però ancora si nota una certa quale sproporzione in detti veicoli tra l'ampiezza del motore (poichè sono quasi tutti dei 4 cilindri) è il poco spazio riservato poi per la carrozzeria sullo *chassis*. Non è ancora quindi quello che è stato presentato un veicolo di comodità da potersi sfruttare dalle famiglie: ma è sola questione di proporzioni che crediamo non sarà lungo risolvere.

La carrozzeria si presenta sempre più con aspetto pratico, curando specialmente il tipo chiuso di vettura da città e delle grosse vetture da grande turismo, che arieggiano le grandi berline da viaggio di un tempo.

Sparite le velleità e la moda della « grande aria » con gli incomodi, i malanni e la poca pulizia, vanno sostituendosi man mano ai *phaeton* doppi e tripli, le *limousines*, ed anche queste rappresentano un tipo che va smodando per essere sostituite da forme di *coupé* che dànno un carattere di robustezza e di agio a tutta la vettura.

Compaiono qua e là, specialmente nelle vetture da città, delle intenzioni singolari e degli snobismi stile *rococò* e di imitazione delle portantine del secolo XVII: ma sono fantasie di disegnatori che non trovano rispondenza nel gusto del pubblico, che le giudica con sovrana indifferenza.

I pneumatici si moltiplicano ma non si modificano dopo che il classico circuito della Sarthe 1906 ha dato al mondo automobilistico la *jante amovibile:* è ancora su questa che si fonda la praticità del pneumatico, per la maggiore consistenza nei rispetti dell'economia e della comodità; ma non mancano le invenzioni caduche, di imperforabili speciali, di laminati di acciaio, di ruote elastiche i tipi migliori delle quali ultime sono ancora quelli consacrati al Congresso di Automobilismo di Milano nel 1906 dalla relazione Ferrus.

Gli *omnibus* ed i *camions* agli Invalidi si può dire ripetono l'esposizione dello scorso anno, con una maggior diffusione forse dell'accoppiamento del motore a scoppio coi gruppi elettrogeni.

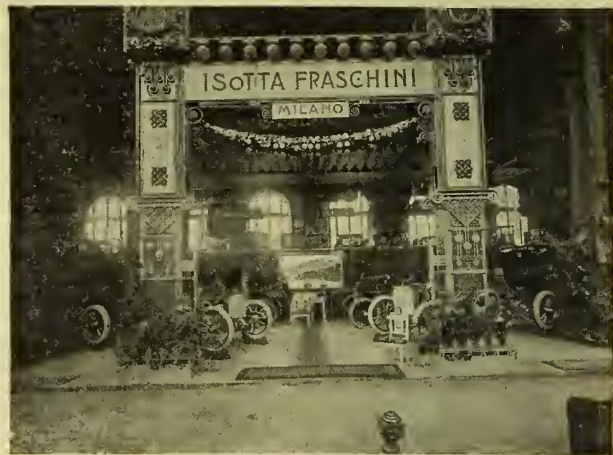
I canotti nulla hanno di innovato e si comprende; nell' industria automobilistica i motori per piccole imbarcazioni sono quelli che si sono stabiliti da maggior tempo, non solo, ma essi seguono parallelamente il cammino dei motori per vetture coi quali quasi si possono confondere, mentre per ciò che riguarda la chiglia, l'mbarcazione e gli altri presidî, l'industria si giova della dura secolare esperienza che hanno già fatto le imbarcazioni sia a remi che a vela, solo portando una notevole differenza nella costruzione la necessità di vincere lo sforzo e l'urto contro la massa d'acqua, prodotto dalla maggior velocità e dalle trepidazioni del motore.

Lo *Stand* dell'Itala.

Infine sembra che il Salone di Parigi debba sanzionare la stabilità ormai raggiunta nella costruzione dei motori, con un deliberato della Commissione per il quale il Salon di Parigi non sarà riaperto che a periodi triennali, o forse anche quinquennali.

E' saggio provvedimento questo: l'industria automobilistica rientra nelle forme e nei metodi di organizzazione delle industrie meccaniche in generale, e poichè questo ripetersi annuale di esposizioni più non ha come un tempo i beneficî della propaganda, oggi ormai assodata nel pubblico, e i caratteri di emulazione tra industriali da un lato, di istruzione e famigliarizzazione nel pubblico dall'altro, è bene che i Saloni abbiano ad avere ricorrenza più rara, perchè l'industria automobilistica possa assestarsi senza oltre distrarre energie finanziarie e forze morali dalla ordinaria produzione, che diventa oggi più difficile per la diffusione della conoscenza e della concorrenza che le stesse gare e gli stessi concorsi hanno contribuito a creare.

a. m.

Al *Salon* di Parigi ha partecipato, come il solito, il T. C. I., col consueto salone che è fatto ritrovo degli industriali e delle notabilità più in vista del mondo automobilistico italiano e francese.

Lo *Stand* Isotta Fraschini.

Accanto al Touring ha esposto quest'anno anche l'A. C. M., in seguito a cordiali accordi intervenuti tra la Presidenza dello stesso e la Direzione del Touring.

Ammirati gli stands della Fiat, dell'Itala, dell' Isotta Fraschini, della Bianchi, della Florentia, della Esperia, della Brixia Zust, della Standard, della Spa, della H. I. S. A., della Rapid, delle Officine Türkheimer ; ammirati per la bontà dei prodotti esposti, e per la sontuosità delle decorazioni architettate in gran parte in ferro battuto, opera del nostro Mazzucotelli, che fece opera proporzionata e degna della grandiosità dell'ambiente.

Il programma di concorso per un autopostale.

Il Ministero delle Poste e Telegrafi, allo scopo di facilitare le comunicazioni nelle regioni non servite da ferrovie, ha indetto un concorso per un omnibus automobile, che possa essere adibito al trasporto dei passeggeri, della corrispondenza, dei pacchi postali.

Per tale concorso è stabilito un premio di L. 30,000 per quella casa che presenterà il tipo migliore, a giudizio della Commissione, la quale è composta dei signori conte senatore Biscaretti di Ruffia presidente, marchese Ferrero di Ventimiglia, comm. Federico Johnson, onorevole principe Scipione Borghese, march. Incontri, comm. senatore Bettoni, comm. Eraborio ispettore generale al Ministero delle poste, comm. Civallero ispettore superiore, ing. U. Baldini, cav. ing. A. Maggiorotti, cav. Miraballi ispettore generale delle poste, segretario.

Nelle sue recenti sedute a Roma la Commissione (coll'intervento di tutti i suoi membri, tranne il principe Borghese), stabilì che il concorso sia nazionale, e fissò le condizioni (che gli interessati potranno richiedere al Ministero delle Poste e Telegrafi e al Touring) per l'ammissione al concorso. Questo scade il 10 dicembre; e fra il 15 ed il 20 dello stesso mese la Commissione terrà una nuova riunione a Torino.

Concorso internazionale per l'illuminazione dell'automobile

Il Consiglio dell'Automobile Club di Milano ha deliberato di bandire nei primi mesi del 1908 un *Concorso Internazionale per l'illuminazione dell'automobile.*

La Commissione esecutiva è composta del presidente on. comm. Silvio Crespi, nob. Fazio Dal Pozzo, dottor Alberto Pirelli, signor Luigi Brigatti, e conte Carlo Sormani, ed ha già elaborato il programma.

Il concorso sarà per il miglior generatore, per il miglior faro e per il miglior complesso di illuminazione d'automobile.

Quasi tutte le case italiane e varie case estere hanno dato affidamento di partecipare a questo concorso, il quale sarà dotato dall'Automobile Club di ricchi premi.

L'automobile nell'esercito svizzero.

Il Consiglio federale svizzero ha deliberato la creazione di un corpo di volontarî automobilisti, tanto per i periodi di istruzione che per i periodi annuali.

Gli automobilisti devono essere di nazionalità svizzera ed atti al servizio militare. Essi si obbligano a prestar servizio per quattro anni presso gli Stati maggiori o le unità tattiche che loro sono designate.

Prendono servizio con le loro vetture che conducono essi stessi, e sono autorizzati a condurre seco un meccanico. Se non sono ufficiali vengono classificati come ufficiali subalterni senza grado e portano uniforme e revolver.

Durante tutto il tempo nel quale gli automobilisti prestano servizio in questo corpo non devono soddisfare altri doveri militari e non pagano la tassa. Ricevono un'indennità giornaliera ed un compenso per la manutenzione delle macchine.

La trazione meccanica su vie ordinarie.

Nel Congresso di tutte le Società e Ditte italiane di esercizio e di costruzione di veicoli automobili (tenutosi a Milano il giorno 11 novembre presso l'Unione delle ferrovie secondarie e d'interesse locale) il signor Ugo Casalis sull'argomento della trazione meccanica su vie ordinarie presentò una relazione che venne approvata dall'assemblea, e verrà ora diramata a tutte le Camere di Commercio.

Il relatore, dopo aver parlato della nuova industria di capitale importanza per il paese, ed esaminati gli ostacoli che hanno soffocato tale industria sin dal suo nascere, enumera i provvedimenti, che si reclamano d'urgenza dal Governo e dal Parlamento sia sfrondando il groviglio inceppante delle leggi che già esistono, sia preparando un sistema di concessioni in base ad un programma chiaro e semplice che tenga conto di tutte le esigenze tecniche locali ed economiche di questa industria.

Scuola professionale per i conducenti d'automobili

La Direzione dell'Automobile Club di Milano ha deliberato di riaprire anche quest'anno i corsi della Scuola professionale per conducenti di automobili, in seguito agli ottimi risultati ottenuti nel decorso anno. L'istruzione teorico-pratica sarà in modo speciale accurata, e la Scuola è provveduta del materiale necessario onde rendere più facile e più chiara l'istruzione.

Le lezioni avranno principio il giorno di martedì 7 gennaio 1908 con una prolusione dell'on. Silvio Crespi.

Le iscrizioni si ricevono presso la sede dell'Automobile Club, piazzale Stazione Nord, dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 nei giorni feriali.

Per la V Esposizione d'Automobili a Torino.

Sono incominciati i lavori di ristauro al palazzo delle Belle Arti, dove dal 18 gennaio al 2 febbraio del prossimo anno si terrà la V Esposizione Internazionale d'Automobili organizzata dall'Automobile Club di Torino.

Col 30 novembre u. s. sono state chiuse le inscrizioni, sono inscritte quasi tutte le Ditte italiane e le maggiori dell'estero che svolgono la loro attività nel vastissimo campo industriale e commerciale dell'automobile e del ciclo.

Il Touring che aveva al Salone di Parigi uno splendido *stand* si è offerto al Club di Torino per dare pubblicità alla mostra torinese. Grata dell'invito la Commissione esecutiva della mostra di Torino ha inviato a Parigi due quadri che ornavano le pareti dello *stand* del T. C. I. L'uno dei quadri contiene il cartello reclame dell'esposizione di Torino. L'altro è un disegno di D. Gaido, il quale in quattro bozzetti ricorda il continuo successo della mostra torinese.

Il Touring, come negli anni scorsi, parteciperà alla Mostra insediandosi nel solito *Stand*, dove eserciterà la consueta opera di propaganda e di assistenza ai soci e agli espositori che ivi converranno numerosi. All'Esposizione è preposto un Comitato d'onore del quale fa parte tra gli altri il nostro direttore generale comm. Federico Johnson.

La Commissione esecutiva sta progettando una serie di corse e concorsi e gare sportive diverse, che dovranno svolgersi nella quindicina della mostra.

Salon Belga.

Si terrà a Bruxelles dal 21 dicembre 1907 al 2 gennaio 1908.

Ai possessori di trittici e tessere speciali austriache

Risultando dai registri che alcuni trittici rilasciati ai nostri associati durante il corrente anno non furono scaricati, la Direzione del Touring richiama alla memoria degli interessati la validità di essi.

I trittici Francesi e Svizzeri hanno la validità di 16 mesi; il trittico Italiano di mesi 3: il trittico Germanico di un anno. La validità decorre dalla originaria data di importazione dell'automobile nella nazione per cui fu rilasciato il trittico; data che viene segnata sulla matrice di esso e convalidata dal timbro della dogana di entrata. La tessera austriaca serve sino alla fine dell'anno in cui fu emessa. Ogni temporanea importazione in Austria non deve però avere la durata superiore ad *un mese ogni volta.*

Si avvertono quindi i signori interessati a provvedere, gli uni perchè ci vengano trasmesse prima della fine dell'anno le tessere di cui fossero in possesso e i relativi pollizzini di scarico; gli altri perchè il loro trittico venga scaricato regolarmente e in tempo debito dalla dogana di uscita della nazione in cui l'automobile fu temporaneamente importato, trasmettendo poi alla Direzione del Touring le relative matrici vidimate con timbro e firma del Ricevitore doganale attestanti la definitiva riesportazione del veicolo.

Con ciò solo i possessori di trittici o tessere speciali eviteranno il pagamento dei dazi derivanti dall'errato adempimento delle formalità doganali.

Nel prossimo numero pubblicheremo un articolo del nostro socio Principe Scipione Borghese sul Raid Pekino-Parigi, con numerose illustrazioni.

MOTONAUTICA

L'Idrovolante Forlanini.

A Laveno, sul Lago Maggiore, da qualche settimana un idroplano corre su e giù per il golfo con straordinaria sorpresa di quanti lo vedono.

Molti lo rassomigliano ad un grande pesce; ed il corpo del pesce è davvero riprodotto nello scafo dell'idroplano *Forlanini N.* 1. Ha la forma di un fuso che si sformi alle estremità in una larga pinna. A poppa e a prua da due traverse perpendicolari al suo asse scende nell'acqua un sistema leggero di alette destinate in corsa a sollevarlo dall'acqua. Le due eliche aeree a cinque pale si elevano pure agli estremi dello scafo, e sono agitate da un motore *Fiat* di 75 cavalli, che pesa 600 chili, e che fa giungere il peso complessivo dell'apparecchio a 1700 chilogrammi circa.

La Società Leonardo da Vinci, proprietaria del *Forlanini N.* 1, ha fatto nel golfo numerose esperienze cronometrate, durante le quali l'idroplano, anzi l'*idrovolante* come preferisce chiamarlo l'inventore, ha oltrepassato i 72 chilometri all'ora.

Il 14 novembre la Società invitò a Laveno molte personalità tecniche d'Italia e dell'estero fra le quali si notavano l'ing. Lavasseur di Parigi, inventore dei motori Antoinette che danno un cavallo di forza per ogni chilo di peso, l'ing. Braty, il celebre capotecnico della casa Ganz, e il prof. Menozzi che rappresentava il sindaco di Milano. C'era anche il nostro Bertarelli.

L'esperimento non potè eseguirsi sull' aperto lago per la violenza estrema del vento che ne agitava la superficie in modo da impedire a qualunque imbarcazione di uscire al largo. Tuttavia sul tardi, nel golfo di Laveno, relativamente tranquillo, si potè tentare qualche breve volata.

Verso le 15,30 il comm. Fausto Morani, gerente della Leonardo da Vinci, ha annunziato il volo. Si udiva infatti dalla riva il motore pulsare più ritmicamente, e le eliche roteare così rapide che sembravano un cerchio solo vorticoso. Il battello scorreva rapido, accelerava man mano la sua andatura, pareva già emergere con tutto lo scafo dell'acqua e sfiorarlo col ventre soltanto. Ma d'un tratto si è elevato sulle sue spume bianche, distintamente, di circa un metro, unito alla superficie ondosa del lago soltanto dalle palette sommerse ed invisibili nel moto che si fece d'improvviso celerissimo. Il pesce alato manteneva la sua elevazione sullo specchio; e non incontrando evidentemente più se non una scarsissima resistenza, aveva l'impeto e la velocità di un grande uccello bianco. Il balzo è stato così improvviso che nessuno ha pensato a misurarlo con un cronometro; ma sebbene mancassero sull'acqua punti di riporto prossimi, si poteva calcolare che l'idroplano facesse più di un chilometro al minuto, tanto presto passava da una riva all'altra e ritornava sopra la sua scia al punto di partenza.

Il *Forlanini N.* 1 ha un motore troppo pesante. Il suo costruttore conta di cambiarlo con un motore *Antoinette* che dia cento cavalli, e che pesi poco più di cento chili, e spera di raggiungere così i 120 chilometri all'ora. Egli aggiunge che il suo apparecchio non è soltanto un mirabile giuocattolo scientifico, ma può servire a scopi pratici, per la marina da guerra, per la posta fra le isole, ecc. Applicato su scafi maggiori, fino a mille tonnellate, mosso da sistemi di turbine invece che da motori a scoppio, esso sembra destinato a rivoluzionare tutti i mezzi di locomozione per acque, e forse a risolvere qualche problema essenziale anche della navigazione aerea.

Santa Caterina protettrice dei ciclisti.

In seguito all'articolo, pubblicato nel precedente numero della *Rivista*, dal nostro L. V. Bertarelli su Ravello e relativa Santa Caterina colla bicicletta, a Borgomanero uno speciale Comitato proclamò addirittura quella santa protettrice dei ciclisti, e ne solennizzò, il 25 novembre scorso, la festa con un banchetto.

Ciclisti Greci in Italia.

Nella primavera del venturo anno un gruppo di ciclisti greci farà una gita in Italia, per restituire la visita fatta alla Grecia da un gruppo di soci del Touring.

I gitanti, partendo in piroscafo da Pireo, sbarcheranno a Napoli donde in bicicletta proseguiranno per Roma, visitando successivamente Viterbo, Orvieto, Siena, Firenze, Bologna, Milano, Padova e Venezia, dove s'imbarcheranno per ritornare in Grecia. La durata della gita sarà di 25 giorni.

Alla " Elliniki Podhilatiki Etaiia ,, (Società velocipedistica ellenica) è stato già aperto un ufficio speciale di informazioni sulla " Prima escursione di ciclisti elleni in Italia ,,. Finora sono avute una diecina di adesioni di soli ciclisti ateniesi. Ma l'idea lanciata con tanto entusiasmo ha trovato dappertutto in Grecia tante simpatie, che assicurano a questa prima gita ciclistica greca in Italia un successo sicuro.

Un'istanza di ciclisti. — Numerosi cittadini di Parma, i quali, pei loro interessi, devono percorrere in bicicletta, il tratto di strada tra la barriera Vittorio Emanuele e il comune di S. Lazzaro, hanno rivolto istanza al presidente della Deputazione provinciale, affinchè sia ad essi conceduto di percorrere quel tratto di strada, battendo il viale, posto a mezzogiorno, riservato ai pedoni.

Un ricorso di ciclisti. — Cento sessanta ciclisti hanno firmato un ricorso alla Prefettura di Pavia per ottenere o il permesso di transitare in bicicletta sul viale del Manicomio o una sollecita riparazione ed una miglior manutenzione della strada.

ALPINISMO

Tiratori Alpinisti.

Domenica 24 novembre, al campo di Boldinasco, vennero distribuite le medaglie ai premiati nella prima gara di tiro a segno dei *Tiratori Alpinisti* della Federazione Prealpina, svoltasi il 21 ottobre.

La medaglia d'oro del Re fu assegnata alla " Società Escursionisti ,, con otto squadre classificate.

La medaglia del Ministero della Guerra alla " Società Alpinisti Monzesi ,, con una squadra classificata.

La medaglia d'argento del Ministero della Pubblica istruzione alla società " Sempre Uniti ,, partecipante con venti alunni delle Scuole elementari.

Altra medaglia d'argento di benemerenza alla " Società Alpina Operaia ,, di Lecco.

Si ebbero poi cinquanta premi individuali. Nella Gara di Campionato ebbero: la medaglia d'oro del Comune di Milano il signor Attilio Conti; altre medaglie d'oro i signori Carlo Preattoni e Oreste Silvestri; la medaglia d'argento del Ministero della Pubblica istruzione il signor Adolfo Proverbio.

Si stanno organizzando altre Gare per la prossima primavera.

CONSULENZA LEGALE

AUTOMOBILI: CONTRAVVENZIONI. — *Il messo comunale non può accertare contravvenzioni al Regolamento di Polizia Stradale approvato con R. Decreto 8 gennaio 1905 che non è un Regolamento municipale (locale), ma un Regolamento generale.*

(Sentenza 14 dicembre 1906 del Pretore di Cossato nella causa contro *Pariani Pietro*).

Ritenuto che il 20 agosto 1906, il messo comunale Grazzini Olinto, addetto al Comune di Cossato, elevava contravvenzione contro il proprietario dell'automobile distinto coi numeri 63-275, che veniva identificato in persona di Pariani Pietro fu Giuseppe, perchè aveva spinto il proprio automobile attraverso l'abitato del Comune ad una velocità doppia a quella prescritta.

All'udienza confermava con giuramento le risultanze del verbale di contravvenzione redatto e trasmesso a questo Ufficio per il relativo provvedimento dal prefetto di Novara in seguito al rifiuto del Pariani di comporre la controversia in via amministrativa.

Il Pariani a sua volta ammetteva di essere passato in questo Comune col suo automobile nel giorno indicato dal verbalizzante, ma escludeva di avere attraversato l'abitato del Comune ad una velocità superiore a quella prescritta di 12 chilometri all'ora, pari al trotto di un cavallo, e presentava a testimonio il suo *chauffeur* che si trovava nell'automobile senza tuttavia guidarlo, il quale confermava che si era attraversato il Comune alla velocità regolamentare. In questa condizione di cose la difesa contestava anzitutto che il messo comunale Grazzini avesse la veste necessaria per redigere il verbale di contravvenzione, ed invocava poi la deposizione del suddetto *chauffeur* Debattisti Mario per chiedere l'assoluzione per inesistenza di reato.

Ora si deve riconoscere *che la prima eccezione è fondata*. Il messo comunale non è compreso fra le persone a cui venne affidato l'accertamento delle contravvenzioni relative al Regolamento di Polizia Stradale 8 gennaio 1905 e di cui negli articoli 87 e 88 del Regolamento stesso. Egli non è nemmeno compreso fra gli agenti di polizia giudiziaria di cui all'articolo 57 del Codice proc. pen. e quindi i suoi poteri in rapporto all'accertamento delle contravvenzioni si restringono a quelli affidatigli dall'articolo 201 della legge Comunale e Provinciale, testo unico 4 maggio 1898. Ma questi poteri riflettono unicamente le contravvenzioni ai regolamenti locali, e non si possono estendere al Regolamento di Polizia Stradale suddetto, che è un regolamento di ordine generale, nel silenzio del regolamento stesso.

Ciò essendo, il verbale di contravvenzione perde la forza di atto pubblico, compilato da un pubblico ufficiale nell'esercizio delle sue funzioni; e le affermazioni del Grazzini si riducono ad avere la forza pura e semplice di una testimonianza. Ma contro di essa sorgono le contestazioni dell'imputato e le dichiarazioni del teste a difesa Debattisti che si presentano credibili non soltanto per la maggiore attitudine che essi hanno acquisita, col viaggiare in automobile, a valutare la velocità; ma anche per la fermezza colla quale vennero mantenute dal Pariani, sino al punto da indurlo ad affrontare le noie di una procedura giudiziaria e le notevoli spese di viaggio, soggiorno e difesa, piuttosto di versare la tenue somma di L. 10, richiesta per la composizione amichevole della contravvenzione.

Tale contegno è indizio sicuro di sincerità da parte del Pariani, in mancanza di qualsiasi elemento per dubitare che si tratti invece di mera tracotanza od indifferenza, e di fronte alla concorde deposizione del teste Debattisti.

Cosicchè egli deve essere assolto per inesistenza di reato.

P. q. m. — Assolve Pariani Pietro della contravvenzione a lui ascritta per *inesistenza di reato*.

Nota. — La massima affermata dalla sentenza del Pretore di Cossato trova appoggio nel chiaro sistema della legge. La legge comunale e provinciale dà il potere di accertare le contravvenzioni ai regolamenti locali a due categorie di agenti: a quelli del Comune e a quelli della forza pubblica. Il Regolamento di Polizia Stradale agli articoli 87 e 88 invece limita il potere di elevare contravvenzioni al Regolamento di Polizia Stradale agli ufficiali tecnici, ai cantonieri, agli ufficiali del Genio Civile ed agli agenti della forza pubblica, senza punto fare accenno agli agenti del Comune, che quindi devono ritenersi esclusi, perchè soprattutto in materia penale le leggi devono essere interpretate restrittivamente. Perchè i Comuni possano valersi dei proprii agenti per far accertare le contravvenzioni in parola, dovrebbero adottare dei regolamenti locali che determinassero le norme che intendono prescrivere nel loro territorio (articolo 49 Reg. Polizia Stradale); e solo quando vi fossero violazioni a tali regolamenti potrebbero valersi della procedura consentita dall'articolo 201 della legge Comunale e Provinciale ed elevare contravvenzioni a mezzo dei loro agenti. Ricordiamo però che in caso analogo, e precisamente su ricorso del cav. Gagliardi di Oleggio, la Suprema Corte di Cassazione confermava la sentenza del Pretore di Omegna, che aveva respinta l'eccezione sollevata dall'imputato, riconoscendo la facoltà agli agenti del Comune di accertare contravvenzioni in materia di Polizia Stradale.

AUTOMOBILI: INVESTIMENTO. — *Il pedone nell'attraversare la parte carrozzabile della via per evitare i veicoli deve prestare attenzione pari a quella che i conduttori dei veicoli devono prestare per evitare i pedoni; tanto più che è più facile per un pedone che per un conducente valutare e schivare gli ostacoli.*

Questa è la massima sancita da una notevole sentenza del Tribunale di Cremona 28 agosto 1907. Accenniamo anche al fatto che ha provocata la sentenza.

Il 24 di febbraio l'avv. Beniamino Ranza di Piacenza, percorrendo col suo automobile la strada provinciale Cremona-Codogno, investiva certo Brancati che trovavasi nel mezzo della strada, cagionandone la morte per avvenuta commozione cerebrale. Per questo fatto il suo *chauffeur* come penalmente responsabile e il Ranza come civilmente, vennero rinviati dinanzi al Tribunale di Cremona per rispondere di omicidio colposo a mente dell'articolo 371 Codice Penale.

Ci si dice (ma non osiamo credere) che il P. M. abbia chiesto la condanna dell'imputato a 5 mesi di reclusione, affermando che a prescindere dalle risultanze emerse dall'orale dibattito, il fatto di andare in automobile per lui costituiva *colpa* (sic)! Ma il Tribunale, accogliendo le tesi della difesa, assolveva entrambi gli imputati per l'inesistenza di reato, affermando « che il Brancati aveva di gran lunga tempo sufficiente per scansare l'automobile, che il medesimo, avvisato dell'avvicinarsi dell'automobile, doveva lestamente condursi sul marciapiede, luogo solo destinato per il passaggio dei pedoni, mentre il rimanente della via è riservato per i veicoli ».

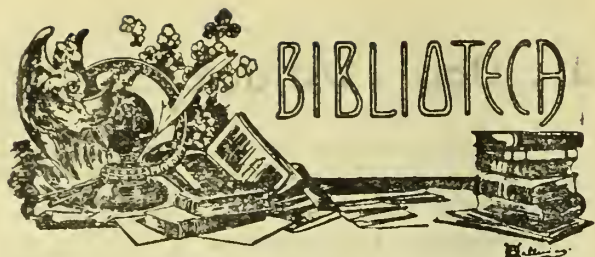
Richiamiamo l'attenzione su questa sentenza del Tribunale di Cremona che è un monito ai moltissimi che pretendono dover tutta la via esser loro riservata, dimentichi del precetto non solamente giuridico, ma anche morale, per cui ciascuno ha obbligo di curare anche la propria incolumità e di non mettere altri nella quasi necessità... di far del danno!

PASSAGGIO DI CICLISTI SULLE BANCHINE. — Da Torino ci scrivono che quel Pretore Urbano ha ritenuto nulla la contravvenzione elevata in confronto del nostro consulente legale avv. Ceresole, imputato di aver percorso in bicicletta la banchina riservata ai pedoni da una strana ed illegale deliberazione del Consiglio Provinciale di Torino.

Ci riserviamo di esaminare nella prossima *Rivista* la detta sentenza per la quale fin d'ora ci congratuliamo col Pretore avv. Malinverni che la stese e col nostro egregio consulente torinese che si sacrificò fino a diventare imputato per sollevare l'interessante questione.

ANCORA COMUNI VESSATORI. — I nostri consulenti legali ci segnalano una condizione di speciale... incomodo in cui vengono a trovarsi i turisti che attraversano in bicicletta o in automobile i Comuni di Mestre, di Lesa, ecc. Pare che in questi Comuni esistano agenti che si arrogano l'incarico di sollevare e trovare contravvenzioni anche là dove il turista si mantiene nei limiti più stretti dei regolamenti.

Per parte nostra non mancheremo di vigilare per portare, occorrendo, il nostro aiuto ove fosse del caso. Ad ogni modo ci permettiamo di fare due raccomandazioni; una alle amministrazioni locali e l'altra ai nostri rappresentanti ed amici. Pensino le amministrazioni locali come la lamentata condizione di cose, a parte la violazione della legge, rappresenti un titolo poco simpatico per i loro Comuni ed un pregiudizio per lo sviluppo generale ed anche locale del turismo, non certo compensato dai pochi quattrini ricavati dalle infondate contravvenzioni.

Ed i nostri amici e rappresentanti non abbiano paura di fronte a questioni di sicuro esito — come, per esempio, nel caso che di frequente occorre, di contravvenzione per eccessiva velocità di un automobile il quale nel giorno del supposto passaggio si trovava, per esempio, in un garage. — Le sentenze favorevoli di magistrati non potranno fare a meno di avere anche esse il loro effetto morale sulle amministrazioni comunali troppo sorde, troppo ignoranti, o troppo... palancaie. *a. b. b.*

☞ *Si fa un cenno bibliografico soltanto dei libri (di turismo, tecnica turistica, guide, viaggi, arti, ecc.), inviati in doppio esemplare. Quelli mandati in un solo esemplare vengono semplicemente annunciati.* ☜

Paride Razzini, *Considerazioni sul ciclismo militare:* Roma, Enrico Voghera, 1907.

Il signor Razzini, tenente nel 9° bersaglieri, prima nella *Rivista militare italiana*, e poi in opuscolo a parte, parla del ciclismo militare, occupandosi specialmente dell'avanscoperta in rapporto alla cavalleria ed ai ciclisti, di ciò che possono fare i ciclisti dopo l'avanscoperta, delle dodici compagnie di ciclisti ora esistenti; e conclude coll'affermare che sarebbe necessario istituire presso la scuola centrale di tiro un corso di ciclismo; rendere gli ufficiali capaci di dirigere e sorvegliare l'opera dei meccanici; procedere alla costituzione in tre battaglioni organici e sotto un unico comando delle dodici compagnie ora esistenti.

Luigi Pochini, *Pro Dirigibile Fiorenza;* Firenze, Fratini Giov., 1908 (pag. 55; L. 2).

L'autore dà notizia di un suo sistema di dirigibile col quale egli confida di segnare un nuovo passo verso la soluzione, del problema dell'aviazione.

El. Em. Colombi e C., *Annuario ufficiale del Cantone Ticino. e Guida commerciale della Svizzera Italiana;* Bellinzona 1906 (pag. 388; L. 5).

E' giunto al suo quarto anno questo *Annuario*, che è diviso in due parti ben distinte: l'*Annuario officiale*, suddiviso nella parte federale (con dati ufficiali sulla Confederazione Svizzera in generale) e parte cantonale (con dati ufficiali del Cantone Ticino: autorità legislativa, autorità esecutiva ed amministrativa, militare, forestale, agricoltura, ecc.). Nella *Guida commerciale* si danno per ogni comune le indicazioni sulle vie di comunicazione, sul trasporto merci, servizio postale, ecc. A questa parte sono aggiunte anche le notizie riguardanti gli otto comuni italiani del Cantone dei Grigioni (da San Vittore al San Bernardino) e breve cenno sulla Valle Calanca.

F. Werth, *L'industria galvanica nella teoria e nella pratica;* Milano, Ulrico Hoepli, 1907 (pag. 536; L. 6).

E' giunto alla seconda edizione (adorna di 226 incisioni) questo libro del signor F. Werth sulla galvanizzazione, pulitura e verniciatura dei metalli. E' questo un manuale pratico per l'industriale e l'operaio, e riguarda la nichelatura, ramatura, ottonatura, doratura, argentatura, stagnatura, zincatura, acciaiatura, antimoniatura, cobaltatura, ossidatura, in tutte le varie applicazioni pratiche. L'autore ha sottoposto la sua opera ad una revisione completa, aggiungendo nuovi argomenti, e meglio dilucidando quelli già trattati. In appendice sono descritti i principali sali usati nella galvanizzazione colle loro proprietà, ed è indicato il mezzo per iscoprirne le impurezze. Oltre a tutte le indicazioni pratiche, il volume contiene anche quelle nozioni teoriche di elettricità chimica e fisica, atte a rendere possibile all'operatore di darsi ragione dei fenomeni dai quali trae giornalmente partito per il proprio lavoro.

Soc. An. Coop. Ed. Orari guide, Annuari. *L'Express Chemins de Fer Européens;* Milano, 1907.

E' questo il primo orario di tutte le reti ferroviarie europee che si pubblichi in Italia, ed è il primo in Europa che abbia adottato un nuovo sistema di coordinamento razionale che rende la consultazione dell'orario stesso evidente, semplice e chiarissima. *L'Express* dà infatti una tabella unica per ogni linea di transito internazionale, senza tener conto delle consuete divisioni amministrative per reti o per Nazioni; stabilisce le corrispondenze dei treni, per tutte le linee che collegano le grandi città europee, la lunghezza dei percorsi e la durata del viaggio con ogni singolo treno, e comprende in tabelle brevi e riassuntive le più grandi linee ferroviarie internazionali. Si pubblica quattro volte l'anno.

Lorraine-Dietrich, *Les Grands Itineraires Français;* edizione della Société des Automobiles Lorraine-Dietrich, Neuilly-sur-Seine.

Sono 14 grandi itinerari per automobilisti, descritti per sommi capi prendendo sempre Parigi per punto di partenza, e come meta le principali località ai confini della Francia. Al volume è unita una carta schematica della Francia.

H. Dunod et E. Finat, *Livret-Automobile;* Parigi (L. 3,50).

Questo manuale aiuta a trovare tutti i particolari delle spese e distanze percorse e le velocità realizzate, ed offre altri dati interessanti i viaggi in automobile.

Libri spediti in dono alla biblioteca del Touring.

Paulin prof. E., *Giuochi ginnastici per le scuole femminili;* Trieste, F. H. Schimpff, 1907 (pag. 102; Cor. 2).

Bayles W. E., *Dictionnaire Anglais-Français et Français-Anglais des termes et expressions usités dans l'emploi et la construction des bicyclettes, motocycles et automobiles;* Paris, Boyveau et Chevillet (pag. 183; L. 10).

— *Annuarie de la Société des Touristes du Dauphiné;* Grenoble, Allier Frères, 1907 (pag. 262).

— *Alla terra del sole nascente;* Viaggio al Giappone con soli tre giorni di mare; Milano, Soc. " Gite e Viaggi ,, Sandri, Riboni e C., 1908 (pag. 60).

Guide Treves, *Firenze e dintorni;* Milano, Fratelli Treves, 1907 (pag. 147; L. 2).

Calcaterra Carlo, *Chieri dalle Cento Torri;* Torino, Società Tipogr. Editr. Nazionale (già Roux e Viarengo); L. 2.

Pagani dott. Umberto, *Lovere Romana*, Ricerche di Geografia, Storia e di Archeologia; Lovere, G. Amighetti, 1907 (pag. 16).

Associazione Nazionale Italiana per il movimento dei Forestieri, *Guida ufficiale delle stazioni Climatiche, Termali, Marittime d'Italia;* Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1907 (pag. 191).

Pipia Umberto, *Il trasporto ferroviario nella scienza e nella pratica;* Milano, Società Editrice Libraria, 1907 (pagine 568; L. 13).

— *Carta generale della Liguria e delle Provincie limitrofe - Le due Riviere da Cannes a Livorno* - Scala di 1: 200 000 Genova, A. Donath, 1905 (L. 4).

Cozzi dott. P. Isidoro, *S. Giorgio La Montagna nella storia, nella scienza, nell'arte e nella politica;* Benevento, Stabilim. Tipogr. D'Alessandro, 1904 (pag. 116).

Lupattelli prof. Angelo, *Mostra di Antica Arte Umbra in Perugia;* Roma, Desclée Lefèbvre, 1907 (pag. 18).

Spera ing. Gius., *L'esercizio ferroviario in Italia nei suoi rapporti con l'economia del Paese e la scienza dei trasporti;* Roma, Tip. Coop. Sociale, 1907 (pag. 166, L. 5).

Bommier R. *Le Breviaire du Chauffeur;* Anatomie, Physiologie, Pathologie thérapeutique et hygiène de la voiture automobile et des motocycles. Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1907 (pag. 392, Fr. 6).

Ministero dell'Interno, *Calendario Generale del Regno d'Italia*, Roma, tipografia delle Mantellate, 1907 (pag. 1263, L. 10).

Ministero dei Lavori Pubblici, *Relazione sui servizi dipendenti dalla Direzione Generale di ponti e strade*, esercizio 1906-1907; Roma, Unione Coop. Editrice (pag. 113).

LA CARTA D'ITALIA DEL TOURING

Una strada che non c'è nel foglio Pisa della Carta d'Italia del Touring.

La Via Vandelli.

In un pomeriggio dello scorso estate, stando indolentemente seduto sulle roccie che formano la piccola cima del Libro Aperto, contemplavo il panorama magnifico che si spiega intorno a quella vetta posta a cavalcioni tra Emilia e Toscana. Forse il Libro Aperto (m. 1957), il Cimone (m. 2165) ad esso congiunto da una comoda cresta che si percorre in due ore, il Corno alle Scale (m. 1945), così chiamato per le gradinate ciclopiche delle sue stratificazioni, l'Alpe delle Tre Potenze (m. 1940) che sorge asprissima dall'altra parte del varco dell'Abetone, il Rondinaio ed il Giovo, meriterebbero tutti di essere notati tra quei « più bei punti di vista » di cui fa ricerca un'inchiesta ancora in corso di questo periodico.

Però, più che il panorama, la luce obliqua dava in quel momento risalto particolare alla rete stradale, che da quella cima si presenta fitta quale forse da nessun'altra. Il parallelismo delle vallate emiliane si presta assai bene a mettere sott'occhio in certe ore del giorno le lunghissime filettature bianche delle strade svolte in lungo od aggrovigliate. L'importanza di questa venatura in cui scorre la vita sociale si impone così all'attenzione, in modo che quasi chiamerei sperimentale.

Ed è precisamente osservando tra pineti e castagni la via maestra che scende dalla Serra dell'Abetone a Fiumalbo e a Pieve Pelago, e da laggiù si inerpica per colline calve a Barigazzo, per ricalare a Lama e lontano lontano raggiungere Modena nella pianura, che mi ripassò nella mente la storia curiosa di un'altra strada, uccisa dalla concorrenza di questa, strada che adesso non esiste più, e che perciò non fu posta nella nostra Carta.

Le vicende di questa arteria, voluta per forza, malgrado le indicazioni contrarie dei tempi e del commercio, sono istruttive, perchè hanno notevoli punti di analogia con quelle di molte comunali obbligatorie nostre, imposte dalle leggi del 1868 e del 1875, costruite con spese sproporzionate alla forza delle amministrazioni, ma ormai semi abbandonate o del tutto già sparite. E poichè non dappertutto fu ancora applicata la ferrea legge delle comunali obbligatorie, sembrami opportuno ricordare la storia della « via Vandelli », che può forse insegnarci il risparmio di molto pubblico denaro.

***

Francesco III Estense, quando col matrimonio del figlio ebbe annesso al Ducato di Modena quello di Massa Carrara, volle riunire le due provincie, ed ordinò, nel 1738, l'apertura di una strada. Il progetto (corrispondente a grandi linee all'attuale strada delle Radici), congiungeva, per l'Alpe di S. Pellegrino, Pavullo nel Frignano con Fivizzano, ossia il Modenese colla Garfagnana e la Lunigiana. Subito compilato, fu nell'anno seguente approvato con modificazioni del matematico Domenico Vandelli, cui venne affidata la costruzione. Da ciò il nome dato alla strada, la quale fu intrapresa con tanta alacrità, che in meno di due anni nel versante emiliano si trovò in qualche modo transitabile dai veicoli per buona parte, sebbene si trattasse di circa 46 miglia di percorso.

Il conte Giovanni Guicciardi recatosi nel luglio del 1741 ad ispezionarla, giunse a S. Pellegrino, da cui potè scrivere pieno d'entusiasmo: « Il primo calesse che s'è veduto su questi Appennini è certamente stato il mio e la gente lo guarda con ammirazione. Sono seguite scommesse tra certuni che mai ve ne sarebbe passato alcuno, e quì chi lo chiama macchina, chi ordegno ».

Ma per la guerra per la successione austriaca Francesco III fuggì dai suoi Stati ed i lavori rimasero sospesi. Però dopo la pace di Acquisgrana, reintegrato nel suo dominio, il duca riprese l'esecuzione; e nel 1749 i comuni ebbero ordine di riattare la via, mentre venne imposto ai militari ed ai condannati di dare aiuto di braccia, ed ai feudatari di denaro.

Francesco III, una prima volta nell'agosto e poi nell'ottobre del 1750, con gran seguito fece due visite ufficiali alla strada fino a S. Pellegrino, seguite da grandi lodi all'abilità della direzione, alla bellezza dell' « opera che farà sentire grandi vantaggi alli stati serenissimi ». Ciò non toglie che S. A. dovette, presso Barigazzo, farsi tirare dagli Svizzeri e da cinque paia di vacche per essersi i cavalli stancati nel fango. Del resto il marchese di Manlevner, tenente generale delle truppe di S. M. Cristianissima, di cui era plenipotenziario alla Corte di Parma, e che faceva parte del seguito « non fu mai sazio di ammirare e lodare l'impresa ardua e gloriosa di una sì comoda e sì stabile strada ».

Nel 1751 i lavori erano spinti con forza, e vi furono impiegati 16 ingegneri, 13 subalterni, 1000 tra giornalieri, muratori, minatori. Però la meschinità delle mercedi fece sì che la mano d'opera si poteva requisire solo colle minaccie. Ad ogni modo l'anno seguente con una spesa complessiva di L. 250 141, la strada da Sassuolo a S. Pellegrino (miglia 48 e mezzo) fu terminata.

***

Ma dopo costruita, bisognava mantenerla, e per ricavare i mezzi all'uopo e pagare i debiti contratti per la costruzione si crearono nuove imposte limitate alle comunità della pianura e della collina, tralasciando quelle dell'alta montagna, perchè ritenute troppo povere. Venne provvisto con un regolamento speciale ad un servizio forzoso di squadre d'uomini per spalare la neve invernale, e per ottenerne l'osservanza si comminarono pene pecuniarie, con immediato pignoramento, alle famiglie renitenti; si comminarono pene, anche della galera, a chi tagliasse gli alberi entro lo spazio di 50 pertiche dal ciglio della strada, ecc. Tutto fu studiato in questo cumulo di imposizioni per spendere poco: i sindaci dovevano persino assistere allo spalamento della neve per risparmiare spese di sorveglianza, anzi essi potevano prestare l'opera loro manuale se volevano esigere la mercede accordata agli altri operai.

Con tutto ciò si spendevano somme elevate, ma il più curioso — e questo è uno dei punti di contatto, come dissi sopra, con certe strade comunali obbligatorie che hanno rovinato le finanze di tanti comuni senza giovare ai privati — pochi passavano per la nuova strada, ed i più preferivano quella vecchia di Montefiorino.

Allora, per allettare al nuovo tracciato, Francesco III (1750) sospese per un decennio le gabelle di passaggio lungo la nuova strada su tutte le merci. Ma siccome ciò non attirò il transito, l'intraprendente duca (1753) ordinò che tutti quelli i quali « avessero transitato per la strada vecchia di Montefiorino con robe e merci, dovessero soccombere al pagamento duplicato di tutti li dazi e gabelle ».

Ma ancora ciò non bastò, pare, ed ecco nel 1754 « affine di rendere più frequentata la strada nuova permettersi benignamente che in avvenire si potessero estrarre dalli Ducati di Modena e Reggio, formenti ed ogni altra sorte di biade, per condurli però, solamente per la nuova strada, nello Stato di Massa e Carrara e non altrimenti, esonerando i cereali da trasportarsi da ogni sorta di imposizioni ».

Nell'intento poi di rendere abitata la zona deserta percorsa dalla nuova strada si stabilì che entro tre anni le famiglie che fossero andate a fabbricare case da Lama fino a S. Pellegrino sul ciglio di essa o non più lontano di 30 pertiche, avrebbero avuto gratuitamente il terreno e l'esenzione ventennale « da tutti e singoli i pesi camerali, comunitativi e del magistrato, ed avrebbero goduto di un'intiera e generale franchigia ed esenzione della leva del sale e boccatico, dell'onere della macina, dal taglione, dal pagamento della riserva militare e dal servizio eziandio di soldato nazionale, ed insomma da qualsiasi altro dazio, imposta, addizione, angaria e soprangaria niuno affatto eccettuato, tanto vigente, quanto da imporsi per l'avvenire ».

Ma ecco il duca costretto, dopo sette mesi, a frenare la pletora delle osterie (ne erano sorte dieci e parvero tante da preoccupare il Governo) cosicchè fu proibita senz'altro l'apertura di altri stallazzi, bettole e magazzini lungo la via Vandelli e fu vietato a chiunque all'infuori delle dette osterie, di dare alloggio o cibo « venalmente » nel tratto di strada da Lama a S. Pellegrino.

Però tutti questi sforzi artificiosi dovevano naufragare. La strada, malgrado le lodi ufficiali, era tracciata con enormi pendenze, e soggetta a interruzioni gravi durante l'inverno. Nel 1752 il marchese Capponi, di febbraio, per passare la montagna dovette disfare la carrozza per poterla trasportare a braccia. E il generale d'Esneval si incamminò per la via Vandelli il 19 gennaio 1753 preceduto da uomini per lo sgombero della neve e degli altri ostacoli, ma arrivò a Castelnuovo di Garfagnana... 38 giorni dopo!

Vennero coll'andare del tempo altre strade più razionalmente tracciate, ed in modo particolare l'Abetone, e l'allacciamento alla Garfagnana per Pieve Pelago andò in disuso, ed a poco a poco fu completamente abbandonato, sicchè ora, dice il Ferrari in una sua bella e poco nota monografia sulla viabilità modenese, da cui prendo quasi letteralmente queste notizie: « di questa impresa altrettanto gigantesca, quanto infelice, non rimangono che poche ed informi reliquie, attraverso ai boschi ed alle pasture dell' Alto Appennino ».

L. V. BERTARELLI.

Il Furriadroxiu

Curiosità di toponomastica Sarda.

In una mia recente gita in Sardegna volli fare sopra luogo una piccola inchiesta per rispondere o, per esser più esatto, per far rispondere alle domande fatte nel numero antecedente di questa *Rivista* da L. V. Bertarelli nell'articolino *Curiosità di toponomastica sarda.*

***

— Qual'è il tuo parere? — chiesi al valente geografo prof. Angelo Cossu (insegnante di geografia al R. Istituto Tecnico di Sassari), dopo avergli fatto leggere i quesiti.

— Io — egli mi rispose — per eliminare ogni equivoco, nella Carta del Touring alla parola *furriadroxiu* (affatto ignota nella maggior parte dell'isola, ed usata soltanto in un angolo di essa) sostituirei la parola *casa* se si tratta di un edificio in muratura, e *capanna* se si tratta di una rozza abitazione di legno o paglia. Perchè, se si vuole conservare nella Carta il nome comune *furriadroxiu*, non si dovrebbero introdurvi e conservarvi anche i nomi *stazzo, pinneta, cuile* ed altri, che indicano, in altre parti dell'isola, la stessa cosa? E perchè non si introdurrebbero nella carta anche tutti i nomi comuni che per indicare *casa* o *capanna* si usano nelle altre parti d'Italia?

— Ed in quanto alla seconda domanda, che puoi rispondermi?

— E' corretta solo la edizione *su de is Pinna* (al singolare) e *su de is Pinnas* (al plurale); corrispondente alla forma italiana *alla* (casa) *del Pinna, alla* (casa) *dei Pinna?* L'espressione *is Pinnas, is Porcus* servirebbe a significare *i Pinna, i Porcu* e non altro; geograficamente l'espressione non avrebbe alcun significato; e di essa i nostri contadini nulla comprenderebbero.

***

Dal *Capo di Sopra* saltiamo d'un tratto al *Capo di Sotto*, più vicini alla regione a cui si riferisce l'inchiesta.

Al noto e valente pubblicista avv. Ugo Ranieri di Cagliari chiesi:

— Credi tu che si debba stampare *furriadroxiu de is Pinnas* o *su de is Pinnas?*

— Io credo — egli mi rispose — che le due forme si possano usare promiscuamente ed indifferentemente; ma a me pare anche che questa ultima dizione, mentre sarebbe compresa dagli isolani, non sarebbe molto accessibile alla gran maggioranza degli altri italiani, i quali, pur sapendo che la frase vale l'italiano *quel dei Pinna*, ignorerebbero che cosa significa e specifica il *quel;* mentre usando la frase intera, per quanto lunga, il lettore saprebbe che in quel posto vi è un *furriadroxiu*, cioè un semplice cascinale di proprietà dei *Pinna*. Certo che uno del luogo a cui dicessi che io vado *a su de is Canus* capirebbe benissimo che io vado *a su furriadroxiu de is Canus*, io *vado al cascinale dei Canu*. Noto poi, per una finezza scrupolosa del dialetto sardo, che se il cognome *Canus* (addotto come esempio in questa domanda) è proprio il corrispondente dalla forma italianizzata *Cano*, allora in sardo deve dirsi a *su de is Iscanus*, mentre senza il suffisso *I* dovrebbe scriversi *Canus*, e allora equivarrebbe al cognome di forma sarda *Canu*.

***

Non ero contento ancora, e volli sentire una terza campana, anzi un intero concerto di altre autorevolissime campane.

In un intervallo d'una delle sedute del Congresso della Dante, sul palcoscenico del Politeama Regina Margherita a Cagliari, sottoposi il quesito al valentissimo presidente del Congresso stesso, on. Enrico Carboni-Boy, deputato al Parlamento per il collegio di Oristano.

Sulla questione si discusse a lungo, anche coll'intervento di altri egregi sardi presenti, ed alla fine l'onorevole deputato mi disse:

— Senta; voglio darle una risposta che non sia soltanto la mia, ma anche quella di altre persone competenti in materia per i loro studî, uffici, dimora; e prima che il Congresso si chiuda, e dopo che avrò potuto interrogare tutte le persone alle quali credo opportuno rivolgermi, le darò una risposta.

L'egregio uomo mantenne la sua promessa; ed a Sassari, l'ultimo giorno del Congresso della Dante, mi rilasciò la seguente dichiarazione:

« A giudizio dei sottoscritti la dizione *furriadroxiu de is Pinnas* o *de is Porcus*, usata dall'Istituto Geografico Militare, deve rimanere immutata sulla carta della Sardegna, perchè ogni altra espressione, oltrecchè inesatta, sarebbe generatrice di equivoci gravissimi, che

è bene evitare anche sotto l'aspetto pratico della questione.

E. Carboni Boy, deputato al Parlamento.

Avv. Giuseppe Sanna Randaccio, consigliere provinciale di Iglesias.

Ing. Dionigi Scano, reggente la Direzione dei monumenti della Sardegna e consigliere provinciale a Cagliari.

Avv. Luigi Congiu, consigliere provinciale a Cagliari.

Dott. Silvio Lippi, direttore dell'Archivio di Stato in Cagliari.

Avv. Virginio Cugia di Cagliari.

Enrico Costa, vice-presidente della Società storica sarda (Sezione di Sassari).

Avv. Umberto Loy, deputato provinciale, Cagliari.

Avv. Francesco Mereu, deputato provinciale a Cagliari.

***

Passo al comm. Bertarelli il risultato della mia inchiesta, nella quale si va dal concetto unificatore e livellatore del prof. Cossu a quello conservatore degli egregi uomini che hanno firmata questa autorevole dichiarazione.

A lui la scelta fra le due proposte opposte, che implicano un problema riguardante non il solo Sulcis, ma l'Italia intera!

o. b.

Notizie della Carta d'Italia al 250.000

Due nuovi fogli (Livorno e Brescia) in corso di spedizione. — Due altri ancora (Pisa e Bologna-Firenze) di prossima spedizione

I fogli Roma e Napoli testè inviati ai soci hanno destato un vivo senso di ammirazione, che si traduce in molte lettere di simpatia per l'opera, ed in un crescendo della propaganda che i soci nostri fanno per affiliare nuovi candidati. Questo è davvero l'omaggio più degno che ciascuno nel proprio ambiente famigliare, di amici e di relazioni può rendere al lavoro del Touring ed agli ideali di questo. Dar forza numerica al Sodalizio equivale a moltiplicarne i mezzi d'azione. Operate tutti in questo senso fecondo!

***

Una cosetta utile: le buste della Carta, d'ora in poi, porteranno sullo spigolo una scala chilometrica (corrispondente al 250 000) perchè collo spigolo stesso, che è sufficientemente rigido, appoggiato sulla Carta, si possano misurare le distanze in linea retta. L'idea fu suggerita dall'ing. Rabbeno, che quì ringrazio.

Prendo quest'occasione per esprimere la mia riconoscenza a quanti soci, talora con visione chiara delle possibilità, tal'altra con meno pratici apprezzamenti, ma sempre con lodevole buona volontà, mi inviano suggerimenti e proposte relative alla Carta. Di talune opinioni posso tener conto, di altre faccio tesoro pel futuro. Certe obbiezioni o richieste dimostrano però quanto sia poco diffusa tra noi l'abitudine dello studio delle Carte e il concetto che a ciascuna scala corrisponda un quadro per così dire classico di quello che si può e si deve richiederle. Ciò persuade tanto più dell'opera veramente utile di propaganda che il Touring va facendo.

***

Uno mi scrive: perchè non indicare se le stazioni ferroviarie sono a destra o a sinistra della linea? Ciò è utile talora, per esempio: i direttissimi si fermano appena un istante in certe stazioni e gioverebbe prepararsi a scendere dal lato giusto, oppure si vuol sapere prima di giungere da che parte si potrà trovare una fontanella o il *buffet*. Una simile indicazione fatta in modo assolutamente metodico oltrepassa per verità quanto si può domandare ad una scala come il 250.000, e perciò non ho voluto sacrificare alcun spazio per essa. Però l'indicazione fu a suo tempo preveduta e c'è, *almeno di regola*, ossia manca solo nei casi in cui il metterla avrebbe necessitato soppressione o minor chiarezza di altre indicazioni più interessanti. Il rettangolino che interrompe il tratto nero della linea ferroviaria e rappresenta nella Carta le stazioni, porta un piccolo bernoccoletto, un puntino appena visibile su uno o sull'altro dei suoi lati longitudinali. E' precisamente questo il lato della linea occupato dal fabbricato della stazione. Non sempre lo si potè mettere a motivo di nomi, strade, paesi appoggiati alle stazioni, ma nella massima parte dei casi il lettore attento trova con un poco di buona volontà anche questa nascosta ed interessante notizia.

***

Mentre questa *Rivista* giunge ai soci, comincia l'invio dei due nuovi fogli Livorno-Brescia che la Direzione ritenne di spedire subito, senza attendere gli altri due del gruppo (Pisa e Bologna-Firenze) poichè questi non saranno pronti che verso la fine di dicembre.

Il Livorno è un foglio... magro, cioè uno dei più scarsi di campo disegnato di tutta la collezione. Contiene oltre Livorno ed i suoi dintorni, l'Elba, Capraia, Gorgona, Montecristo e Pianosa. Un lembo di Corsica da Bastia a Macinaggio fa capolino al lato ovest.

Tutto il turchino che riempie il mezzo del foglio non mi rammenta quasi che incidenti (anzi accidenti) di mal di mare. Quante volte ebbi questo sgradevole compagno viaggiando fra Toscana e Corsica! Però ogni cosa ha il suo compenso e così ricordo il piacere che provai a percorrere sulla soda terra ferma la strada piana alle falde dei monti, risalendo da Bastia verso il Capo Corso! Ed in quanti tramonti di porpora si levarono dinanzi ai miei occhi nella vastità azzurra i cocuzzoli elevati di Capraia, il pan di zucchero di Montecristo, misterioso luogo dell'eroe di Dumas e del pazzoide Davide Lazzaretti, e le montagnole di Gorgona o vidi profilarsi a raso dell'acqua come lineetta nera la pianura dimessa di Pianosa triste di colonie penali!

Magnifica è l'Elba per una breve e comodissima escursione: 90 minuti di vaporetto dall'industre Piombino, passando presso lo scoglio di Palmaiola (dove languono di noia i fanalisti del faro) e l'isolotto dei Topi. Da Porto Ferraio la bicicletta porta in breve agli Alti forni, alle saline, alla villa di Napoleone, a Marciano Marina, attraverso boschetti di quercioli, di mirti, di bossi, di corbezzoli che si colgono a volo allungando la mano, gialli, aranciati, porporini secondo lor maturanza e così duri e aspretti, teneri e dolci, butirrosi e melati a piacere, sempre deliziosi.

Da Marciano Marina, bella, breve e facile è una circumnavigazione a remi od a vele del lato occidentale dell'isola, passando davanti alla Sedia di Napoleone, allo scoglio Ogliera ed a tanti altri su cui frange l'onda, fino a Marina di Campo. Oppure si può salire alla cima maggiore dell'Elba, monte Capanne, (1019 metri) donde magnifico come si può pensare è il panorama sul contorno profondamente frastagliato dell'isola e la costa toscana, come anche verso la Corsica, che dista soltanto 90 chilometri.

Da Marina di Campo la bicicletta conduce indietro fino a Porto Longone, lugubre albergo di detenuti, o a Capoliveri, se voglionsi vedere il Monte Calamita (410 metri) e le cave di ferro magnetico (bisogna naturalmente andarvi a piedi). Da Porto Longone la visita all'isola finisce colla classica escursione alle miniere

di ferro, coltivate in gran parte con enormi sbancamenti all'aria aperta, lungo la Marina di Rio, con grandi pontili d'imbarco spinti in mare, piccoli *tunnel* di passaggio pei binari di servizio. Dappertutto imperano il giallo e il rossiccio dell'ocra, che dànno al paesaggio un aspetto pesante e monotono e sulla strada luccica il ferro oligisto lamellare. Si può da questa riva accostare con un canotto il vaporetto se il tempo è buono, senza tornare a Porto Ferraio.

Del resto se il vento aiuta è deliziosa e pronta la traversata anche direttamente su Piombino.

Turisti, regalatevi un po' d'Elba, ora che ne avete tutti la cartina e un po' d'itinerario.

***

Il campo disegnato del foglio Brescia invece è completissimo; foglio più pieno non potrebbe esservi. La zona coperta da questo foglio è fittissima di abitati; basta osservare ad est di Cremona quale intreccio di strade di interesse soltanto agricolo gira senza direzione costante per congiungere gli innumerevoli paesi e paesetti, per comprendere quali difficoltà si siano dovute superare, onde poter collocare i nomi in modo di individuare bene a quali aggregati di abitazioni si riferiscono, e ciò senza intralciare le altre indicazioni di cui la Carta è fitta. L'Istituto Geografico De Agostini ha raggiunto, mercè la cura meticolosa dei suoi tecnici, un alto grado di perfezione nel vincer questa difficoltà, di cui avemmo già parecchi esempi, come intorno a Napoli, e nello stesso foglio Brescia intorno a Parma.

Anche questo foglio si presta ad osservazioni di fisionomia del paese, che acquisteranno maggior importanza quando, a pubblicazione più avanzata, si potrà studiarne il collegamento su zone più vaste e compararle. Così colpisce subito l'occhio la relativa scarsità di strade e di abitati nello spazio tra Brescia e la sinistra dell'Oglio, dovuta al suolo alquanto ingrato, che non vi permette coltivazioni intensive e pertanto vi riduce gli indici di vita sociale.

All'incontro, tra la destra dell'Oglio e la sinistra del Po, a oriente di Cremona, i numerosi canali cooperando alla natura del terreno, fanno sì che questo è tempestato di centri abitati d'interesse però puramente agricolo. Ed ecco da questa diversità di suolo derivare anche che sulla sinistra dell'Oglio, verso Brescia, le strade servono a comunicazioni lontane ed hanno un orientamento radiale tra i maggiori centri, mentre sulla destra dell'Oglio esse sono tortuose, quasi vaganti senza scopo preciso tra campo e campo.

Il lato inferiore del foglio è trasversalmente tagliato dalla Via Emilia, che a Carta completa figurerà come un rettilineo di 260 chilometri tra Piacenza e Rimini, lungo le falde dell'Appennino. E dappertutto, come nel foglio Brescia, vedremo l'orientamento delle strade che, variatissimo a nord, invece è quasi sempre normale a sud della Via Emilia, internandosi esse nelle vallate che dall'Appennino scendono al Po.

Lungo il Po, sempre considerando il foglio Brescia, una zona bianca, non attraversata da strade nè da canali, mancante di abitati, dimostra il carattere devastatore del fiume. Già ebbi occasione di pubblicare nella *Rivista* dell'ottobre uno schema che rappresenta il Po tra Cremona e Casalmaggiore, rilevato rispettivamente nel 1893 e nel 1905. Nel foglio Brescia risulta naturalmente solo lo stato attuale, ma è anche evidente come l'abbandono del letto antico viene a creare, lungo le rive del nostro maggior fiume, un tratto assolutamente improduttivo e continuamente minacciato da gravissime alluvioni.

Altre osservazioni di questo genere si possono fare considerando ciascun foglio della nostra Carta. Se mi estendo a porre in luce qualcuna di queste note, è per avvezzare quei soci che non vi sono usi, ad una attenta lettura della Carta, la quale, come ciascuno vede, può andare molto al di là di quanto generalmente si usa fare.

Rispetto al foglio debbo esprimere il mio rincrescimento di non potermi dichiarare totalmente soddisfatto della notazione dei boschi in esso contenuti in quanto dipendono dall'Ispezione Forestale di Parma. Questa è tra le più deficienti di dati precisi, e, malgrado la sua buona volontà di contribuire come tutte le altre alla Carta del Touring, non potè finora mettersi nelle condizioni necessarie. Speriamo peraltro che lo possa far presto per una prossima edizione, in modo che le inesattezze che certo non mancano nella notazione attuale possano venir corrette.

Ringrazio in modo particolare dell'aiuto datomi in questa occasione la Cattedra Ambulante di Agricoltura di Piacenza che cortesemente lavorò per la Carta, officiata per il tramite dell'on. Raineri capoconsole del Touring per Piacenza.

***

I due fogli Pisa e Bologna-Firenze, che sono certo tra i più interessanti della collezione, sono attualmente in corso avanzatissimo di stampa, ma di essi parlerò nel prossimo numero della *Rivista*. Sulla fine di dicembre se ne inizierà la spedizione.

***

L'Indice del foglio 21 (Livorno) contiene come « Nota frammentaria per la lettura della Carta al 250 000 » uno studio elementare sulle Proiezioni delle Carte. Non oso dire che esso sia di un interesse romanzesco, tuttavia si è cercato di porre con chiarezza e concisione l'astruso argomento a portata di chiunque anche digiuno di speciali conoscenze. Sapere quali sono i fondamenti su cui si basa la riproduzione del terreno, che ha superficie sferoidale, su una Carta che ha superficie piana è cosa molto importante per apprezzare le deformazioni inevitabili. Del resto il problema fu risolto in tanti e così diversi modi che è assai meritevole di considerazione, non fosse che come prova della sottigliezza dello spirito umano. Vi sarà probabilmente occasione di ritornare, in qualche altro Indice, sull'argomento, trattandolo dal punto di vista storico, che non è meno notevole.

Varie opere di volgarizzazione hanno servito per redigere l'articoletto, ma esso è sopratutto desunto dal testo del prof. Girolamo Gallozzi.

***

Chiedo venia agli egregi Collaboratori della Carta i cui nomi vanno comparendo a titolo di ringraziamento, nella *Rivista*, con una relativa lentezza. L'immane lavoro fa muovere migliaia di persone, e lo spazio concessomi per segnalarle è insufficiente per poter provvedervi subito.

L. V. BERTARELLI.

Collaboratori

PER IL FOGLIO 18 (BOLOGNA-FIRENZE).

Agostini don Enrico, Ripoli — Amaduzzi A., Gaggio Montano — Andreani don Luigi, Ronta — Andreini ing. Balilla, Pistoia — Andreini Evelino, Lucca — Anelli dott. Elia, Zorlesco — Angeli ing. Oreste, Pescia — Angelini Mario, Scandiano — Antilli cav. prof. Alessandro, Modena — Arrigoni dott. Arrigo, Castiglione dei Pepoli — Astolfi Luigi, Carpineti — Babbini Giusti dott. Giuseppe, Monsummano — Baggi Francesco. Sassuolo — Baisi dott. Vittorio, Prignano sulla Secchia — Ballandi dott. Francesco, Sambuca Pistojese — Barbantis dott. Guido, Quattro Castella — Barbieri ing. Felice, Firenze — Barbieri geom. Enea, Pievepelago — Bardi ing. Beniamino, Pontedera — Baroncelli avv. Carlo, Lastra a Signa — Bartoli ing. Francesco, S. Marcello Pistojese — Bartolini cav. Giovanni, Praduro e Sasso — Beccadelli Grimaldi march. Lodovico, Casalecchio di Reno — Bellandi Giovanni, Montemurlo — Bellincioni Emilio, Firenze — Bellincioni Nello, Pontedera — Belluzzi ing. Carlo, Bazzano — Benini dott. Giovanni, Campi Bisenzio — Berni dott. Giuseppe, Pitelio — Bettini Ettore, Bologna — Biondi cav. ing. Giovanni, Barga — Biondi Pilade, Sesto Fiorentino — Boccaletti dott. Catullo, S. Cesario sul Panaro — Bonugli dott. Pio, Fanano — Borcheg

giani dott. Gustavo, Poliuago — Borella dott. Giovanni, Viano — Bracci ing. Faustino, Buti — Branchini geom. Emanuele, S. Agata Bolognese — Brandini not. Lorenzo, Firenze — Braschi don Enrico, Casaglia — Calzolari dott. Fausto, Piano del Voglio — Ing. Cantoni, Castagneto — Cantoni dott. Pio, Lama di Mocogno — Cappelli dott. Aug., Lamporecchio — Carafoli dott. Paolo, Castelfranco nell'Emilia — Caselgrandi rag. Carlo, Pavullo nel Frignano — Casini Roppa dott. Carlo, Castel d'Ajano — Castelli Onorio, Monfestino — Cavaciocchi Dante, Prato in Toscana — Cervelli agr. dott. Eugenio, Lucca — Ciabattini Angiolo, Cantagallo — Ciatti ing. Alessandro, Praduro e Sasso — Cintolini geom. Leone, Lastra a Signa — Cintolesi ing. Filippo, Signa — Cocchi dott. Enrico, Borgo a Buggiano — ing. Coppi, Maranello — Crespolani dott. Emilio, Savignano sul Panaro — Dallari dott. Vittorio, Maranello — D'Avanzo cap. Evaristo, Lastra a Signa — Del Pela dott. Giovanni, Firenzuola — Dini Dante, Pistoja — Donati Bartolomeo, Fiumalbo — Donati avv. Ettore, Borgo a Mozzano — Donini don Giovanni, S. Maria in Strada — Duranti ing. Durante, S. Croce sull'Arno — Erasmi Tommaso, Scandiano — Evangelisti dott. G. B., Castel di Casio — Facchini geom. Zanobi, Galluzzo — Facoli geom. Giulio, Pavullo nel Frignano — Filippi Amedeo, Castello di Serravalle — Filippini Adolfo, S. Marcello Pistojese — Filippini ing. Luigi, Lojano — Finzi dott. Mario, Vergato — Fiorini Candido, Villa Minozzo — Flori per. agr. Riccardo, Tizzano — Foccacci dott. Pietro, Barberino di Mugello — Fogliani dott. Adolfo, Vignola — Formiggini Nacmani cav. cap. Giulio, Modena — Forni geom. Antonio, S. Giovanni in Persiceto — Fosco cav. Tricca, Marradi — Francia geom. Francesco, Monghidoro — Galassini Adolfo, Pievepelago — Galassini ing. Alfredo, Torino — Gargallo cav. Orazio dei marchesi Castellentini, Treppio — Gentilini cav. ing. Camillo, Fiesole — Giberti G., Capannori — Guidetti agr. Dante, Albinea — Guidetti Pietro, Vezzano sul Crostolo — Guidotti ing. Egisto, S. Marcello Pistojese — Giuliani Augusto, Bagni Montecatini — Gramoli geom. Pietro, Carpineti — Hajech ing. A., Firenze — Hercolani princ. Alberto, Castel Maggiore — Ingg. capi dell'Ufficio tecnico Municipale di Bologna, Firenze, Modena, Prato — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile e degli Uffici Tecnici Provinciali di Bologna, Firenze, Lucca, Modena, Reggio Emilia — Laffi Astorre, Castelfranco d'Emilia — Lamioni dott. Ferruccio, Guiglia — Landi dott. Giorgio, Lizzano in Belvedere — Lisi ing. Guido, Bentivoglio — Lorenzi dott. Ennio, Altopascio — Lorenzini Ugo, Bagni della Porretta — Lucci Leopoldo, Pievepelago — Manari ing. Emanuele, Vergato — Manescalchi dott. C. Giuseppe, Barberino di Mugello — Mannini Guido, S. Miniato — Manzini cav. prof. Raimondo, Marano — Marchi Pio Rodolfo, Bagni di Lucca — Mari don Adriano, S. Piero Agliana — Mattei, Castiglione del Pepoli — Matteotti dott. Giuseppe, Sassuolo — Mattioli ing. Vincenzo, Montese — Mattioli Gaetano, Scandiano — Mazza geom. Silvio, Baiso — Merolli ing. O., Firenzuola — Morlini ing. per. Guido, Pistoia — Michetti dott. Serafino, Montecarlo — Milani dott. Domenico, Castiglione dei Pepoli — Minoia, Pavullo nel Frignano — Modigliani Rossi Angelo, Firenze — Monari ing. Emanuele, Grizzano — Montagni ing. Vincenzo, Capraja e Limite — Montanari ing. E., Vicopisano — Monteguti ing. Enea, Sala Bolognese — Montrucoli geom. Francesco, Casina — Moratti dott. Aurelio, Castellarana — Moretti per. agr. Luigi, Empoli — Mucci Leopoldo, Pievepelago — Musolesi F., Piano del Voglio — Nardi dott. Luigi, Montelupo — Nesterini Vittorio, Scarperia — Nicolai dott. Augusto, Serravalle Pistojese — Orsi Oscar, Lucca — Orzali Aristodemo, Lucca — Pacini Luigi, Cantagallo — Pacchieri Bojardi Susenna conte Girolamo, Carpineti — Paganini dott. Corrado, Castelfranco Emilia — Paolinelli ing. Virginio, Lucca — Paroncelli avv. Carlo, Lastra a Signa — Parroci di Cassano, di Gaggio, di Monfostino, di Monteacuto, di Rocchetta, di Villa d'Ajano, — Pavanetto Lelio, Lucca — Pezzoli Antonio, Bologna — Pini cav. ing. Pieruccio, S. Piero a Sieve — Piperno dott. Ettore, Vaglia — Pieri Lorenzo, Borgo a Mozzano — Poli dott. Ugo, Pianoro — Ponati ing. Antonio, Scarperia — Ravazzini ing. Emiliano, Castellarano — Rocchi don Giuseppe, Montecavolo — Ronchi agr. Alfonso, Zocca — Rondelli ing. Guido, Monzuno — Rossi Umberto, Pontassieve — Rossini dott. Romolo, Cerreto Guidi — Salvadori cav. ing. Mario, S. Miniato — Santoni dott. Scipione, Calci — Scaramucci nob. avv. Alberto, S. Maria in Monte — Scorciani agr. Savino, Monfestino in Serra Mazzoni — Segantini dott. Viterbo, Montecreto — Sindaci di Bagni di Lucca, di Castel di Casio, di Fosciandora, di Gaggio Montano, di Grizzana, di Guiglia, di Montelupo Fiorentino, di Pontassieve, di S. Miniato — Soldaini Luigi Amedeo, Fucecchio — Taruffi dott. Giovanni, Calderara — Tazioli don Valentino, Fontanaluccia — Teglia V., Campi Bisenzio — Teglia ing. Giulio, Buggiano — Tonelli Arrigo, Montefiorino — Torchi dott. Francesco, Monteveglio — Turchi ing. Tancredi, Borgo S. Lorenzo — Ungania avv. Giuseppe, Borgo S. Lorenzo — Vallanti dott. Francesco, Sambuca Pistojese — Vannucci Angelo, Empoli — Veronesi Adolfo, Bologna — Verzani Gustavo, Barga — Vicini dott. Michele, Fiumalbo — Vicini avv. Marco Arturo, Pievepelago — Vinassa di Regny prof. Paolo, Cascina — Zagni cav. prof. Gustavo, Modena.

PER IL FOGLIO 17 (PISA).

Acorbi Giuseppe, Zeri — Andrei Ernesto, Carrara — Angeli Luigi, Bardi — Anzillotti dott. Giulio, Pisa — Ardenghi ing. Teodoro, Firenze — Ardoino dott. G. B., Bonassola — Bacchini dott. Amilcare, Langhirano — Barbieri dott. Domenico, Monchio — Bellincioni Nello, Pontedera — Berghini cav. not. Giuseppe, Sarzana — Bertinolli Dante, Pontremoli — Bertoldi dott. Filippo, Ramisoto — Bortoni Emilio, Collagna — Bettolacci A., Torre del Lago — Bezzi geom. Gustavo, Castelnuovo ne' Monti — Borghi Ranieri, Pisa — Borzani don Italia, Vinca — Casarosa ing. Vittorio, Bagni S. Giuliano — Canini ing. Domenico, Sarzana — Castelli dott. Gino, Careggine — Castellotti don Luigi, Grondola — Cerchi dott. cav. Angelo, Brugnato — Chiappe Vincenzo, Aulla — Colombini ing. Giuseppe, Massa — Coppedi geom. Giuseppe, Stazzema — Coppellotti dott. Giannone, Ferriere — Corchio dott. Secondo, Corniglio — Corio prof. Francesco, Spezia — Corsi dott. Giuseppe, Piazza al Serchio — Costa dott. Alfredo, Riccò del Golfo di Spezia — Cristofani agr. Romualdo, Gallicano — Dol Buono per. agr. Vincenzo, Moneglia — Dell'Amico ing. Michele, Massa — Devoti don Bartolomeo, Porcigatone — Di Bernardo don Igino, Sassalbo — Bosi don Giacomo, Sillano — Drugman dott. Alfredo, Tornolo — Ermizio cav. Andrea, Vernazza — Errera prof. Carlo, Pisa — Fambrini ing. Leopoldo, Camajore — Farcito di Vinea conte Carlo, Pisa — Farina ing. A., Spezia — Ferrari ing. Alberto, Camporgiano — Francalanci dott. Edoardo, Massarosa — Francesconi geom. Cesare, Stazzema — Gaddi per. agr. Francesco, Pescaglia — Gayno Luigi, Massa — Gandolfi ingegnere Domenico, Borgotaro — Garrè Riccardo, Viareggio — Gazzola Emilio, Spezia — Gerali dott. Paolo, Mulazzo — Girardi dott. Gerardo, Ciano d'Enza — Giorgini nob. Alessandro, Massa — Giuliani ing. Luigi, Spezia — Giusti ing. Gerolamo, Spezia — Grandi dott. Pietro, Sillano — Grisanti ing. Mario, Reggio Emilia — Groppi Angelo, Deiva — Grossi dott. Ottavio, Bolano — Guidugli ing. Ottaviano, Molazzano — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici tecnici Provinciali di Genova, Lucca, Massa Carrara, Parma, Pisa — Leone don Tonino, Gorfigliano — Leonardi don Salvatore, Mariano — Lezzoli Luigi, Bedonia — Lorenzelli geom. Romano, Pontremoli — Maghelli dott. Ugo, Calice — Magnavacchi dott. Paolo, S. Polo d'Enza — Malaspina ing. Francesco, Villafranca — Marchetti dott. Giovanni, S. Piero a Grado — Monozzi dott. Virgilio, Calestano — Micheli ing. A., Carrara — Micheli Silvio, Fivizzano — Molinari dott. Pietro, Bedonia — Monica geom. Nestore, Lesignano — Montanarini Luigi, Traversetolo — Morini Adelmo, Langhirano — Morini don Giuseppe, Bardi — Muccini dott. Giacomo, Castelnuovo di Garfagnana — Mussi ing. Carlo, Borgotaro — Nesterini avv. Vittorio, Viareggio — Oppicini geom. Giovanni, Levanto — Paganini dott. Giuseppe, Carro — Paolucci conte Antonio, Fivizzano — Pareti por. agr. Pietro, S. Stefano d'Aveto — Parroci di Corsino, di Corniglio, di Pione, di Tarsogno — Partalini per. agr. Carlo, Vecchiano — Passano dott. Luigi, Castiglione Chiavarese — Patitucci Giulio, Milano — Piccinini rag. Guglielmo, Reggio Emilia — Piccioli ing. Dante, Fosdinovo — Piccioli geom. Giosuè, Calestano — Raffaelli prof. don Giovanni Carlo, Borgone — Ratti dott. Luigi, Zeri — Ricci avv. Giulio, Pietrasanta — Romiti prof. Guglielmo, Pisa — Sanvenero Severino, Spezia — Sartori Narciso, Pontremoli — Scannerini ingegner Guido, Pontremoli — Secchi Giuseppe, Ligonchio — Segretario Comunale di Pignone — Senetiner dott. Giovanni, Noviano degli Arduini — Seretti dott. Giambattista, Riomaggiore — Serventi geom. Silvestro, Berceto — Sillcani geom. Giulio, Stazzema — Silvestri don A., Rocca di Sigillina — Simoncini Luigi, Bagnone — Sindaco di Levanto — Sivori dott. Benedetto, Deiva — Società Acido Borico De Larderel e C., Pomarance — Società Marmifera Nord Carrara, Lucca — Conte Sormani, Milano — Sottili cav. Giustiniano, Ferriere — Tagliarini geom. Aldo, Berceto — Tassi per. agr. Giuseppe, S. Stefano d'Aveto — Tonini Giuseppe, Querceta — Tosini geom. Mario, Castelnuovo di Magra — Valenti dott. Giuseppe, Valmozzola — Vecchi dott. Bernardo, Palanzano — Zabert cap. Giuseppe, Spezia — Zini dottor Beniamino, Mulazzo — Zunini prof. ing. Luigi, Milano.

PER IL FOGLIO 11 (BRESCIA).

Abeni ing. Crescenzo, Gardone Val Trompia — Alquati ing. Enea, Cremona — Almici ing. Alessandro, Chiari — Amedei don Carlo, Padova — Antoldi Pietro, Canneto sull'Oglio — Arcari Ferdinando, Cremona — Balabio avv. Aldo, Borgo S. Donnino — Barbiani dott. Antonio, Verolanuova — Barone geom. Baldassare, Casalpusterlengo — Benzi Luigi, Sergnano — Berinzaghi cav. ing. Francesco, Rivolta d'Adda — Bernardinelli Valentino, Carpenedolo — Bertacchini Angelo, Caino — Bertola geom. Luigi, Piacenza, Bertoli Oreste, Piadena — Bertolinelli Paolo, Acquafredda — Bonardi Ettore, Iseo — Bonardi Pietro, Iseo — Borella geom. Pietro, Martignana Po — Bortari cap. Ercole, Parma — Bulgari Ottorino, Asola — Caeczzi dott. Giuseppe, Sesto Cremonese — Calderoni dott. Augusto, Caravaggio — Campana por. agr. Guido, Sala Baganza — Canavotti geom. Giovanni, Dello — Capollini ing. Ermenegildo, Cremona — Capponi dott. Pio, Roccafranca — Capra dott. Luigi, S. Pietro in Cerro — Cardona Artusio, Varano Melegari — Casali ing. Miroclcto, Busseto — Castelfranco prof. Pompeo, Milano — Cattivolli don Giuseppe, Rivergaro — Cavalli Pietro, Torrile — Cavezzali, Calendasco — Colla dott. Luigi, Travo — Cernusco ing. Giovanni, Palazzolo sull'Oglio — Cerri Attilio, Caorso — Checchi Lodovico, Casalpusterlongo — Concari geom. Ermenegildo, Alseno — Corradi geom. Aldo, Trecasali — Cotti Ernesto, Noceto — Cremona geom. Franc., S. Pietro in Cerro — Del Boca Don Francesco, Bezzola — Della Scala conte Cristoforo, Robecco d'Oglio — Del Val dott. Isacoo, Pontenure — Donizzetti ing. Giov., Verdello — Dovara cav. Achille, Isola Dovarese — Feraboli ing. Giovanni, Cremona — Ferrari ing. Domenico, Parma — Ferrari dott. Vincenzo, Preseglio — Ferrini ing. Santo, Guardamiglio — Fiorotti Gerolamo, Chiari — Filippini dott. Corrado, Rozzato — Formenti dott. Vittorio, Mentodine — Forlini Cristoforo, Farini d'Olmo — Franzini Luigi, Sarmato — Frignani ing. Marco, Busseto —

Gandini geom. Alfredo, Sissa — Gerodetti Emilio, Lodi — Gioia G., Gropparello — Giovanardi Giovanni, Milzanello — Gabbi cav. Carlo Uberto, Parma — Grossi ing. Giuseppe, Treviglio — Guaitani dott. Pietro, Fara d'Adda — Guarini ing. Prospero, Fiorenzuola d'Arda — Guglielmetti geom. Cesare, Piacenza — Guidorossi per. agr. Achille, Sala Baganza — Ingegnere capo dell'Ufficio catastale di Cremona — Ingegneri capi dell'Ufficio municipale di Brescia, Cremona, Lodi, Parma, Piacenza — Ingegneri capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile e degli Uffici tecnici provinciali di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Milano, Parma, Piacenza — Ispettore del Ripartimento forestale di Brescia — Labadini Abele, Rubbiano — Lanfranchi Lodovico Ovidio, Montichiari — Leonardini don A. Vigoleno — Maggi dott. Luigi, Nave — Manfredi ing. Corrado, Piacenza — Marchesi geom. Primo, Rottofreno — Marcheselli geom. Giuseppe, Casalmaggiore — Masseroli Otilio, Padernello — Mazzieri geom. Ennio, Parma — Mettica Ettore, Gambara — Migliorati dott. Giuseppe, Quinzano d'Oglio — Milanesi geom. Luigi, Pandino — Mondini dott. Agostino, Pozzaglio ed Uniti — Monti dott. Pio, Bettola — Morandi geom. Francesco, Gazzolo — Morandi Carlo, Martinengo — Morselli Domenico, Villa Poma — Parroco di Chiaravalle della Colonna — Pelleri ing. Carlo, Collecchio — Pelleri ing. cav. Italo, Parma — Pergami avv. Ruggero, Crema — Pettorelli geom. Pier Luigi Castelvetro Piacentino — Pettorelli geom. Pier Luigi, Monticelli d'Ongina — Pozzali ing. Giovanni, Trigolo — Quarena ing. Giovanni, Gavardo — Raineri on. prof. Giovanni, Piacenza — Ramaroli dott. Giuseppe, Rivarolo Fuori — Rauli dott. cav. Biagio, Ghedi — Ricchini dott. Mario, Piacenza — Righetti ing. Odoardo, Piacenza — Rivetti Battista, Gardone Val Trompia — Rocco Giuseppe, Chiari, — Robbiani E., Morfasso — Romano ing. Romeo, Calvisano — Ronchetti dott. Luciano, Chieve — Rossi ing. Enrico, Piacenza — Rossetti Francesco, Lodi — Roversi ing. Girolamo, Borgosatollo — Rusca geom. Pietro, Soncino — Sampietro agr. Oreste, Treviglio — Sanvitali conte ing. Giovanni, Parma — Sarzi Amedei ing. Luigi, Torricella del Pizzo — Scamarone dott. Antonio, Codogno — Scamoni dott. Giuseppe, Ripalta Nuova — Segretario Comunale di Azzano Mella — Silingardi dott. Stanislao, Colombaro — Silvia Emilio, Travo — Sindaci di Besenzone, di Busseto, di Calepio, di Cortemaggiore, di Farini d'Olmo, di Palazzolo sull'Oglio, di Trescorre Cremasco — Spalenza A., Cossirano — Società Elettrica, Brescia — Soncini ing. Giovanni, Brescia — Stabielli Celestino, Gossolengo — Stazzini geom. Alberto, Villanova sull'Arda — Stevezzoli dott. Domenico, Fiesse — Tagliavini geom. Ferrante, S. Ilario d'Enza — Tammi geom. Ernesto, Ponte dell'Olio — Tavecchi dott. Luigi, Robecco d'Oglio — Tentolin ing. Eugenio, Casalmaggiore — Tonini dott. Girolamo, Sopraponte — Torre don Alfonso, Bramajane — Torreggiani agr. Giovanni, Asola — Treccani ing. Giovanni, Montichiari — Usuelli Gino, Casalbuttano ed Uniti — Valcarenghi ing. Graziano, Azzanello — Valenti dott. Felice, Rivergaro — Visconti cav. Enrico, Vigatto — Zambelli Angelo, Codignano — Zampetti dott. Emilio, Sala Baganza — Zanconti dott. Giovanni, Treviglio — Zanetti ing. Giovanni Enrico, Adro — Zanotti dott. Luigi, Ponte dell'Olio.

PER IL FOGLIO 21 (LIVORNO).

Azzena don Giovanni, Pianosa — Berni ing. Ettore, Orbetello — Bertelli Ugo, Livorno — Brusati ten. gen. Ugo, Roma — Caldelli ing. Antonio, Livorno — Casotti agr. Alfredo, Capraja — Ceccherini cap. Santo, Livorno — Colombo Salvatore, Campo nell'Elba — Direzione della Magona d'Italia, Piombino — Faustini Arnaldo, Roma — Giannoni Tito, Rio Marina — Impresa Saverio Parisi, Livorno — Ingegneri Capi e loro Personale speciale degli Uffici del Corpo Reale del Genio Civile e degli Uffici tecnici provinciali di Livorno, Pisa — Ingegnere capo dell'Ufficio tecnico municipale di Livorno — Leonardi Giuseppe, Marciano Marina — Mattarelli Leonida, Livorno — Mattias Alessandro, Porto Longone — Mazzei per. agr. Giuseppe, Marciano — Nuti Cesare, Rio Marina — Ozzali dott. Giovanni, Magliano in Toscana — Paradi don Gabriele, Porto Ercole — Parodi ing. Cesare, Livorno — Parroco di Montiano — Cav. Placani, Livorno — Pullè conte ing. Giulio, Portoferraio — Reboa Antonio, Portoferraio — Roselli Edoardo, Orbetello — Signorini dott. Serafino, Capoliveri — Tancredi Giov., Marciano Marina — Vai Guglielmo, Marciano — Vasto P., Porto Longone.

Concorso forestieri.

DEVERO (Novara). — Si è costituita la Società *Pro Devero*, con sede all'Alpe Devero nei mesi di luglio, agosto, settembre, e per gli altri mesi al domicilio del presidente. Scopo della Società è quello di mantenere nella loro integrità tutte le bellezze naturali che formano le attrattive dell'Alpe Devero, illustrarle, e migliorarne le comunicazioni.

Società Pro-Introbio — Per iniziativa di alcuni volonterosi si è costituita ad Introbio, una Società Pro-Introbio che ha per iscopo di promuovere e favorire tutte le iniziative che possono condurre al miglioramento morale e materiale del paese. Scopo principale dell'Associazione è di mettere in opera i mezzi migliori per favorire il movimento dei forestieri e le facili comunicazioni da e per Introbio. Presiederà la novella Società l'ingegnere Giulio Martelli, e a segretario fu eletto il signor Angelo Tomè.

COMMISSIONE STRADE.

Il Comitato esecutivo della Commissione Strade nella sua ultima seduta ha preso, tra l'altre, le seguenti deliberazioni:

MANUALE PRATICO DEL CANTONIERE STRADALE. — Si fa raccomandazione alla Direzione generale di stabilire un segno di riconoscimento per i cantonieri che presentarono elaborati al Concorso.

INCHIESTA SULLE STRADE. — Si esprime il parere che convenga chiedere agli Uffici Tecnici Provinciali, che non hanno ancora inviato le richieste notizie sulle rispettive strade, a qual punto si trovi il lavoro e per quale epoca potrà essere spedito.

CONCORSO DELLA PROVINCIA DI TORINO. — Si stabilisce di portare il contributo di studio della Commissione per concretare le basi del Concorso che la provincia di Torino intende bandire per una macchina per la manutenzione stradale.

CERCHIONI E TRAZIONE. — Si dà incarico agli Uffici di far eseguire le bozze di stampa dell'opuscolo che tratta degli esperimenti sullo sforzo di trazione dei veicoli in rapporto alla larghezza dei cerchioni.

* * *

Una frazione di Genova senza strada! — L'unica strada che conduce agli Angeli più non esiste. L'avanzarsi dello scavo nella cava di pietre lasciava ben prevedere questa scomparsa: e la colonia inglese, previggente, fece in tempo asportare a Staglieno le salme dal cimitero inglese ivi esistente. Le pioggie hanno completato la distruzione della strada, con le frane a cui diedero luogo.

Per una strada carrozzabile Val Pellice-Val Queyras. — Le relazioni tra Val Pellice e Val Queyras sarebbero di gran lunga più importanti se più facili ne fossero le comunicazioni. Da oltre mezzo secolo si parla d'una strada carrozzabile tra le due Valli. E' tempo di agire ormai ed il momento appare dei più propizi. Perciò i signori Emilio Eynard, presidente della *Società di Utilità Pubblica;* Cesare Lantermo, presidente dell'*Unione Alpinistica;* Stefano Geymonat, presidente della *Società Pro Bobbio*, convinti di interpretare il desiderio del paese, hanno deciso di convocare una *speciale adunanza* per occuparsi appunto del *progetto d'una strada carrozzabile* tra le due Valli e per l'eventuale *nomina d'una Commissione* di studio e di propaganda.

Strada automobilistica Zara-Montenegro. — Con riguardo al programma pel miglioramento economico della Dalmazia venne dal Governo austriaco attribuita la maggiore importanza all'azione stradale ed alla creazione d'una strada litoranea, corrispondente a tutte le moderne esigenze e particolarmente a quelle del movimento degli automobili. Questa strada deve estendersi da Zara fino alla frontiera del Montenegro e congiungere tutti i più bei punti della riviera dalmata.

Strada lacuale Cerro-Laveno. — A Cerro Lago Maggiore si è tenuta un'adunanza allo scopo di prendere gli accordi per sollecitare la costruzione della strada provinciale che da Cerro metta a Laveno e serva per l'accesso alla ferrovia ed al piroscafo. Il progetto è dell'ing. Fumagalli. Venne nominata una Commissione, composta dei sindaci di Laveno, Cerro Lago Maggiore, Mombello e di personalità dei tre comuni, coll'incarico di dar corso a tutte le pratiche necessarie.

La proposta dell'on. Fazzari.

Sulla proposta dell'on. Fazzari di cui parlavamo nella Rivista *d'agosto ci sono fra le altre pervenute varie lettere. Di alcune di esse diamo i brani salienti:*

Il signor ing. Vittorio Zangelmi di Torino, dopo aver parlato dello stato attuale della rete stradale italiana, così conclude:

Il Touring Club quindi, a mio vedere, pur mostrando tutta la sua benevola attenzione alla proposta Fazzari, dovrebbe rimandarne lo studio e la presa in considerazione ad altra epoca; provocando invece una seria agitazione perchè lo Stato provveda una buona volta ai suoi obblighi verso le terre meridionali, prive di telegrafi, di telefoni, di canali, di ferrovie ed anche di strade!

Quando il problema della viabilità in quelle regioni sarà incamminato nella sua fase solutiva, e tolto lo sconcio di vedere più d'un terzo del nostro paese servito da strade mulattiere, potremo pensare all'arteria automobilistica. In allora questa potrà servire di fatto, e dal lato militare e da quello commerciale poichè *avrà il complemento indispensabile nelle strade comunali e provinciali*, senza le quali la sua utilità è soltanto ipotetica.

***

Il dott. Pietro Bruni di Torino così conclude:

Si migliori prima la viabilità della nostra rete stradale, la si completi colle opere più necessarie ed urgenti, ed allora, ma allora soltanto, si potrà, seriamente pensare alla costruzione d'un'arteria gigante dalle Alpi alla Calabria, progetto nuovo e grandioso, ma data anche l'immane spesa, certamente almeno per ora, non indispensabile.

La *Rivista* ha richiesto i soci del loro parere in proposito. Eccole il mio signor Direttore. Crede forse Ella che non m'attirerà adosso le ire di tutti i nostri automobilisti?

***

Il signor Fosco Tricca di Marradi osserva:

La strada, in parola, oltre che al servizio automobilistico, dovrebbe comprendere anche uno spazio riservato al transito ordinario.

Una via che percorresse l'Appennino portando il commercio e la ricchezza in tutte quelle numerose popolazioni che attualmente sono costrette di abbandonare sul terreno la maggior parte dei loro prodotti per mancanza di viabilità, metterebbe nella condizione i comuni interessati di costituire dei Consorzi stradali.

Il Governo, oltre al concorso in denaro, potrebbe con più ragione fare la espropriazione forzata dei terreni, che per il loro valore minimo non darebbe luogo a proteste per parte dei proprietari, considerati anche i grandi vantaggi che ne ricaverebbero.

Infine bisogna tener conto che per la costruzione di questa strada la spesa non sarebbe eccessiva, data la mancanza di ponti e di opere murarie in genere, potendo in gran parte supplire con rimboschimento a sostegno dei terreni scoscesi.

***

Il principe Giuseppe di Scalea, capoconsole del Touring a Palermo, nota:

Se si pensa al progetto per una stràda speciale da Torino a Reggio, perchè non dovrebbe questa continuare sino a Palermo?

Se la strada finisse a Napoli, lo capirei; ma se deve attraversare tutta la Calabria, è logico che continui per la Sicilia.

E' questione di accademia dentro l'accademia — ma è sempre bene che anche nei loro embrioni le idee si vadano organicamente formando.

Concorso per Ingegnere.

Il Touring Club Italiano cerca abile ingegnere civile di seria competenza con moderno corredo di studi, attivo, per affidargli lavoro e mansioni continuative nella sezione tecnica dei propri Uffici in Milano. — Rivolgere domanda accompagnata da titoli ecc. alla Segreteria del Touring Club Italiano - Milano - Via Monte Napoleone, 14.

COMUNICATI DEL TOURING

La Direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

SECONDO CONGRESSO DELL'ALCOOL DENATURATO A PARIGI. — Si delibera di inscrivere al Congresso il Touring Club Italiano e di delegare ai lavori il C. C. per Parigi, George Bertaux.

SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA. — Si delibera l'inscrizione del Touring a socio vitalizio della Società Geografica Italiana di Roma.

CONCORSO AUTOMOBILISTICO DEL MINISTERO POSTE E TELEGRAFI. — La Direzione Generale prende atto della nomina del comm. Federico Johnson a membro di una Commissione Tecnica pel Concorso indetto dal Ministero delle Poste e Telegrafi per la costruzione di una vettura automobile adibita al trasporto rurale dei passeggieri e della corrispondenza.

RIDUZIONE DELLA TASSA SULLA BICICLETTA. — Si approva il telegramma inviato a nome della Direzione Generale al ministro Lacava, nei riguardi della riduzione della tassa sulla bicicletta, e si manda a continuare l'azione del Touring perchè il progetto vada definitivamente in porto.

ANNUARI 1908. — Si nomina la Commissione per l'*Annuario Generale 1908* costituita dal cav. dott. Gildo Guastalla, cav. Innocenzo Vigliardi Paravia e dott. Carlo Moldenhauer. Si procede pure alla nomina della Commissione per l'*Annuario dell'Automobilismo 1908* nelle persone del dott. cav. Gildo Guastalla, del cav. uff. Alfredo Zaffaroni e del dott. Carlo Moldenhauer: assistite entrambe le Commissioni dal Segretario Generale.

MORTE DEL PRINCIPE STROZZI, PRESIDENTE DELL'A. C. I. — La Direzione Generale si associa al lutto dell'A. C. I. e manda a telegrafare alla Presidenza dell'A. C. I. ed alla famiglia del principe Strozzi, le proprie condoglianze.

DONO DEL SIGNOR CARLO FUMAGALLI. — Si manda a ringraziare sentitamente il signor Carlo Fumagalli per il dono cospicuo di preziose pubblicazioni per la biblioteca e l'archivio fotografico.

SERVIZI DI BENZINA PER LE GRANDI MANOVRE. — Si prende atto con compiacimento degli autorevoli e lusinghieri giudizi e delle espressioni di gratitudine del Comando del Corpo di Stato Maggiore per l'ultimo servizio prestato dagli affiliati benzina durante le grandi manovre.

SALON DI PARIGI. — La Direzione Generale prende atto del notevole successo di propaganda ottenuto dal Touring, per effetto della sua partecipazione, al *Salon* di Parigi. La Direzione Generale prende pure atto con vivissimo compiacimento dell'opera veramente preziosa prestata in tale occasione dal Capo Console del Touring a Parigi signor Giorgio Berteaux, ed emette un voto di plauso al suo indirizzo.

DOMANDA DELLA SOCIETA' AREONAUTICA ITALIANA. — La Direzione stabilisce di aderire alla proposta della Società Areonautica Italiana di creare i Consoli del Touring e suoi corrispondenti secondo il voto della Federazione Areonautica Italiana, stabilendo nel contempo la massima che i corrispondenti della Società Areonautica vengano scelti esclusivamente tra gli appartenenti al Corpo Consolare del Touring Club Italiano.

NOMINA DEL PRESIDENTE DELL'A. C. I. — La Direzione Generale prende atto dell'esito delle elezioni in seduta 8 novembre per la nomina della presidenza dell'A. C. I. nelle persone: del marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia a Presidente, dell'on. Crespi e dell'ing. Gamba a Vice-Presidenti, e del signor Mario Montù a Segretario.

Gli Annuari 1908.

Sono stati diramati ai Consoli, Segretari Comunali, Soci, ecc., i questionari per la compilazione dell'Annuario Generale 1908. Si raccomanda vivamente la pronta restituzione con le informazioni richieste, e si pregano anche i Soci di collaborare a tale opera servendosi del modulo inserito nel Numero di Novembre.

La Carta d'Italia distribuita e in corso di distribuzione

Per norma dei soci ripetiamo qui l'ordine di distribuzione della Carta d'Italia:

in dono ai soci 1906 — fogli 9 Torino, 10 Milano, 13 Venezia, 16 Genova, *distribuiti* nel febbraio 1907; *in dono ai soci* 1907 — fogli 27 Civitavecchia, 34, Frosinone, *distribuiti* nel mese di luglio. — Fogli 28 Roma, 35 Napoli, *distribuiti* nel mese di ottobre. — Fogli 11 Brescia, 21 Livorno *in corso di distribuzione* nel mese di dicembre. — Fogli 17 Pisa, 18 Bologna Firenze *s'inizia la distribuzione* per fine d'anno.

L'Amministrazione non può rispondere di smarrimenti per gli invii postali. — E' in facoltà del socio di ottenere la spedizione raccomandata di tutte le pubblicazioni col versamento di L. 1 annue. Il blocco 12 fogli della Carta d'Italia 1906-1907 sarà distribuito per intero anche ai nuovi soci 1908 al prezzo eccezionale di L. 6.

Seduta della Commissione per il miglioramento degli Alberghi.

La sera del 14 novembre si riunì al Touring la Commissione per il miglioramento degli alberghi.

Erano presenti il signor Luigi Gavirati presidente ed i signori comm. L. V. Bertarelli, cav. L. Bertolini, ing. A. Binda, prof. O. Brentari, L. Brioschi, rag. M. Caspani, cav. C. Consonni, cav. C. Mazzola, cav. A. Zaffaroni.

Il presidente signor Gavirati riferì sulla inchiesta sugli alberghi fatta col mezzo dei consoli del Touring. Di questi ben 1000 risposero, e di essi più di 200 inviarono estese relazioni.

Dopo lunga ed animata discussione, alla quale presero parte tutti i presenti, si stabilì a voti unanimi:

1. — *Su proposta Gavirati:* di preparare la Direzione del Touring a voler organizzare, in quelle località che saranno credute più opportune, riunioni di consoli, di albergatori, di altre persone che si interessino dell'argomento, per fare propaganda in favore del miglioramento degli alberghi, spiegare la circolare e l'opuscolo diramati dal Touring, richiamare sulla questione l'attenzione della stampa e del pubblico.

2. — *Su proposta Bertarelli:* di pregare l'ingegnere Binda e l'arch. Giachi, membri della Commissione, di formulare il programma d'un concorso di progetti di alberghi di varie categorie ed adottati alle varie località, e ciò allo scopo principale di raccogliere il materiale per la compilazione d'un manuale tecnico sulla costruzione degli alberghi.

3. — *Su proposta Consonni:* di far pratiche da per tutto (come s'è già fatto a Bergamo) per interessare gli uffici d'igiene a voler occuparsi degli alberghi, perchè anche in essi (come avviene in tutti gli stabilimenti nei quali si agglomera molta gente) sieno osservate le prescrizioni di carattere igienico dalle autorità, specialmente per quanto riguarda latrine e bagni.

4. — *Su proposta Brentari:* di iniziare specialmente col mezzo della *Rivista* un'inchiesta per saper quali sono le principali località d'Italia che sarebbero (per i loro tesori artistici, memorie storiche, bellezze della natura), maggiormente visitate dai turisti, se non mancassero di alberghi rispondenti alle più modeste esigenze moderne.

Si incaricò infine una sotto-commissione dello studio della corrispondenza che dai consoli su questo argomento è giunta e giunge ogni giorno, per prendere in seguito altre deliberazioni di carattere generale o speciale.

La Direzione del Touring approvò tutte le proposte della Commissione.

Cogliamo questa occasione per pregare ancora una volta i consoli che non hanno risposto a voler rispondere sollecitamente.

Un nuovo Touring Club.

Per iniziativa di numerosi *sportsmen*, è stato da breve tempo costituito in Buenos Ayres una nuova Società di turismo sotto il nome di Touring Club Argentino.

Già il Ministero dei Lavori Pubblici ha promesso il suo concorso, specie sotto forma di costante interessamento al miglioramento della viabilità nell'Argentina.

Una sottoscrizione organizzata tra i membri fondatori ha prodotto 33 000 lire.

La prima assemblea avrà luogo in questo mese.

Alla nuova Associazione gli augurî migliori del Touring Club Italiano.

La Casa Reale e il Touring.

Ai membri della Casa Reale che sono inscritti fra i soci vitalizî del Touring venne ad aggiungersi in questo mese S. A. R. Elena d'Orleans duchessa d'Aosta.

Altri tre Comuni soci del Touring.

Ai molti comuni che si sono inscritti fra i soci vitalizi del Touring coll'Elenco dei Candidati che si pubblica in questo numero vengono aggiunti quelli di Arenzano, Garlasco Lomellina e Novara.

Speriamo che fra qualche anno tutti i migliori comuni d'Italia saranno soci del Touring.

Per i Soci di Bergamo.

Ricordiamo ai nostri soci residenti a Bergamo che anche quest'anno il versamento della quota sociale 1908 potrà venir effettuato alla sede del locale Consolato in via Palcocapa, 3 *A* — il quale in cambio rilascerà la ricevuta ed il talloncino 1908.

L'Ufficio di Bergamo, il quale da due anni funziona ottimamente mercè le cure solerti di quel benemerito Consolato, riceve pure le quote dei nuovi soci, ai quali fa senz'altro consegna delle pubblicazioni di loro competenza, vidima col timbro a secco le tessere, intestate ai nuovi soci, che gli giungono dalla sede centrale senza essere ancor munite della fotografia, e tiene inoltre un deposito completo delle pubblicazioni e delle minuterie del Touring.

CONSOLATO.

NONO ELENCO.

Consoli.

Acquate	Angelo Corti.
Acqui	Avv. Augusto Bruni.
Almenno S. Bartolomeo	Achille Rota.
Altamura	Giorgio Cherubino.
Ardosio	Bortolo Zucchelli.
Ariano Polesine	Dott. Leno Bellini.
Barrea	Di Loreto Alfredo.
Barzago	Enrico Pozzoni.
Bassanello	Cristoforis Bernardo.
Bellagio	Francesco Barindelli.
Bernareggio	Giuseppe Sironi.
Besana Brianza	Carlo Negrinelli.
Borgonovo Val Tidone	Ing. Carlo Astorri.
Borgo Panigale	Vittorio Venturoli.
Broni	Guglielmo Maria Vecchi.
Buenos Ayres	Emilio Lattes.
Buja	Nino Ermanno Barnaba.
Cocconato	Marco Bottino.
Genova	Roberto Uziel.
Massa Marittima	Francesco Ferruccio Niccolini.
Mortara	Rag. Annibale Cucchi.
New-York	Camillo Andrei.
Piovepelago	Donati Bartolomeo.
Pisogne	Arturo Corna Pellegrini.
Roma R. N. Vittor Pisani	Cav. Giuseppe Matera.
Sala Monferrato	Nino Tartaglia.
Sanluri	Eugenio Lecis.
Trinità	Carlo Rosa.

SEZIONE MEDICA.

NONO ELENCO.

Medici.

...dda............... Dott. Salvatore Mannuzzu.
.... Dott. Teresio Martinengo.
...na................ Dott. Piero Pistono.
...Corte Cerro....... Dott. Nino Dosi.
...asso.............. Dott. Carlo Borsini.
...na del Piano...... Dott. Francesco De Matteis.
...lo................ Dott. Giovanni Audrich.

CONSULENTI LEGALI.

OTTAVO ELENCO.

.... Avv. Augusto Bruni.
.... Avv. Arturo Marchi.

AFFILIAMENTI.

I. - Garages.

.... Società Automobili « Roma » I Categ.
...mo................ Hôtel Savoy II »

II. - Meccanici.

.... Inquet Vittorio II Cat. A. M. C.

III. - Farmacisti.

...a................. Cav. prof. Luigi D'Emilio.
...nbardo............ Luigi de Dal Lago.
.... Raviola Giovanni.

Soci quinquennali.

...inolo geom. Guido, Pinerolo — Annoni Aristide, Milano ...go Delfino, Genova — Aru Alfonso, Fluminimaggiore — ... Giovanni, Varese — Barozzi Sebastiano, Venezia — Ca...hi Federico, Genova — Canetta Anacleto, Roma — Ca...Rino, Spezia — Cavallero dott. Attilio, Felizzano — Co...Edoardo, Milano — Crispi cap. cav. Francesco, Barentù ...i ing. Eugenio, Milano — Fassone Antonio, S. Paolo della ... Gandolfi Pietro, Parma — Gualdi Ugo, Codigoro — Lezzi ...Barentù — Marchesi Alessandro, Venezia — Merlini ing. ...Pistoia — Mosca Luigi, Milano — Pallavicini Alfredo, ...— Pantaleoni Adelchi, Macerata — Roncalli conte Giu...gamo — Sani Vincenzo, Borgo Panigale — Sprecher ing. ...o, Romano Canaveso — Traldi Alberto, Milano.

TOTALE N. 5013.

Soci benemeriti.

...sti avv. Roberto, Genova — Calcagno cap. Riccardo, ...tria — Glisenti Orazio Giuseppe, Gargnano — Grazzini ...tro, S. Paulo — Lanzani Paolo, Meda — Lumachi Fran...renzo — Marino Giuseppe, Milano — Masetti prof. Luigi, ...— Prada rag. Claudio, Milano.

TOTALE N. 1332.

Oreste Gorla.

...12 novembre alle 15, improvvisamente si spegneva ...Gorla.

...esta la ferale, improvvisa notizia che destò vi... impressione in tutta Milano, e che la desterà in ...soci del Touring, che da tanti anni conoscevano ...Gorla di persona o di nome.

...a nevrastenia tormentosa, causa di un'amnesia do...spense in quell'anima serena ogni allegria, ogni de...della vita, del mondo, ove egli pur avrebbe potuto ... un conforto nella famiglia che lo adorava, negli ...e lo stimavano e lo amavano.

...ste Gorla fu, nel 1894, uno dei fondatori del Touring; ed alla pagina 385 dell'anno 1894 della *Rivista* pubblicammo una sua lettera briosa, nella quale egli descriveva, col suo solito felice umorismo, i primi passi del Touring, ne ricordava con affetto sincero i progressi tanto superiori alle prime speranze, ne prevedeva con ragionato entusiasmo i trionfi futuri, ne ricordava argutamente i migliori pionieri, e concludeva:

" E dietro la bella schiera dei consiglieri, un turbine sfila ancora, una legione, un esercito di consoli, una infinità di consoci, conoscenze che chiamo per nome e saluto con deferenza, con rispetto e con affetto.

" Mi sento sinceramente commosso, poichè mi sembra che tutta quella brava gente mi veda con simpatia e mi ricambi il saluto con affetto pari al mio, e ne godo, ne godo di cuore.

" Per altro la bella visione scompare, come tutto scompare quaggiù ".

Povero Gorla! In quelle parole era un mesto e dolce ricordo di tante riunioni alle quali il Gorla, sempre desideratissimo ed applauditissimo, era intervenuto in rappresentanza della Direzione del Touring, a parlare con quella sua eloquenza briosa e scintillante d'arguzia che formava uno dei momenti più belli delle simpatiche riunioni.

Egli era un vero artista della parola. La sua figura, la sua vasta fronte, il suo gesto solenne, il suo occhio piccolo e penetrante, la sua inalterabile serietà anche quando diceva cose che obbligavano smascellare dalle risa tutto l'uditorio, facevano di lui uno di quegli oratori da banchetto che si desiderano e si gustano anche per sollevarsi dal peso di altri oratori. Molte volte si notava uno strano contrasto fra la sua cupa serietà e la sua allegra parola; e chi sa che il poveretto non parlasse allora dolce mentre pensava amaro, non parlasse allegramente agli amici, mentre mestamente pensava a tutt'altro!

Oreste Gorla sino dalla fondazione del Touring era stato chiamato a far parte del Consiglio, e sino dal marzo 1896 aveva assunta la carica di capoconsole generale aggiunto; ed alla sua carica egli attese sempre con amoroso zelo; ma verso la metà di settembre del 1904 egli presentava alla Direzione una lettera di dimissione, nella quale fra altro diceva:

" Le mie occupazioni, che andarono in questi ultimi tempi moltiplicandosi, non mi permettono di attendere alle mansioni della mia carica, che richiedono un interessamento assiduo ed un'attività che io non mi trovo più in grado di spiegare... E' col massimo dispiacere che dopo un decennio di carica abbandono il mio posto ".

Furono inutili tutte le più vive e ripetute insistenze per farlo recedere dalle dimissioni; e queste furono il 21 settembre 1904 accettate dal Consiglio, che a voti unanimi decretò in quell'occasione al Gorla la medaglia d'oro di benemerenza.

Nella lettera colla quale si accettavano le dimissioni, il nostro direttore generale scriveva fra altro ad Oreste Gorla.

" Il Consiglio è spiacentissimo di vedersi mancare uno de' suoi più antichi ed affezionati cooperatori, che con la personale attività e le larghe aderenze crebbe la somma di simpatia di cui è fatto segno il Touring, ed è oltremodo dolente di dover suo malgrado prender atto delle di Lei dimissioni da Consigliere.

" La memoria della sua costante ed efficace cooperazione, cui si deve fra tanti fecondi successi la sapiente organizzazione del nostro Corpo consolare, vogliamo veder documentata nella medaglia d'oro per benemerenza che con voto unanime il Consiglio conferiva alla S. V., certo che Le riuscirà gradita insieme all'attestazione di alta stima e di profondo affetto dei singoli membri del Consiglio ".

Al Touring il buon Gorla restò anche dopo d'allora affezionatissimo; e non mancava settimana senza che egli facesse una visita ai nostri uffici, quasi sempre per presentare la domanda di qualche nuovo socio.

A tale scopo egli venne al Touring due giorni or sono. Saputo che una delle signorine impiegate s'era fidanzata, volle vederla per presentarle i suoi augurî.

— C'è tempo, c'è tempo qualche mese — disse lei.

— Accetti oggi, accetti oggi gli augurî — interruppe l'ottimo uomo con un mesto sorriso; e se ne andò in fretta pensieroso.

Forse egli pensava in quel momento che non lo avremmo riveduto mai più!

Povero amico! A nome di tutti i soci di quel Touring che tu hai tanto amato, deponiamo un fiore sulla tua tomba, mandiamo un mesto, affettuoso pensiero di gratitudine alla tua memoria!

LA DIREZIONE.

Milano, 13 novembre 1907.

***

— Il nostro capo-console generale dott. Ettore Candiani ha avuto il dolore di vedersi rapita da morte fulminea la sorella **Antonietta Candiani Trabattoni.** Ai genitori, al marito, ai fratelli e sorelle della cara estinta le nostre condoglianze.

CARTELLI INDICATORI

NUOVE OFFERTE.

	Cartelli		N.	L.
Offerte precedenti	Cartelli	N.	2786	L. 38 358
Provincia di Padova	,,	,,	9	,, 170
Municipio di Dovadola	,,	,,	3	,, 30
,, Fossano	,,	,,	3	,, 60
,, Pisogne	,,	,,	2	,, 40
,, Russi	,,	,,	2	,, 20
,, Scorzè	,,	,,	1	,, 20
,, Seriate	,,	,,	2	,, 20
Angelini Mario, Scandiano	,,	,,	1	,, 10
Conestabile della Staffa, console	,,	,,	1	,, 20
Schoeller Philipp, Vienna	,,	,,	—	,, 100
Totale. . .	Cartelli	N.	2810	L. 38 848

Il problema della benzina.

Dovremmo iniziare questa rubrica nella nostra *Rivista* colla parola *continuazione*, perchè dovremmo terminare il resoconto del dott. Warschauer di Berlino, pronunciato nella seduta della *Società Chimica Tedesca* dello scorso 24 maggio lasciato incompiuto nel numero precedente; e poi avremmo altre cose a dire. Ma la Direzione della *Rivista* ha draconianamente limitato lo spazio alla sezione, colla promessa però di essere più indulgente per il gennaio 1908. Dunque, signori interessati: pazienza.

L'articolo di novembre, ha messo a rumore il commercio della benzina. Più di un negoziante è venuto a lagnarsi con noi perchè molti vogliono acquistare benzina non più in base alla gradazione, bensì colla garanzia del massimo di distillazione completa a 100° C. Ciò vuol dire che le nostre non sono parole gettate al vento; si vede che i nostri consoci, i nostri buoni e bravi affiliati, ci seguono nella via ardua dei nostri studî, e questo ci fa piacere.

Ma *adelante Pedro e con giudicio* avrebbe detto il Manzoni, quantunque... non automobilista, e tanto meno... venditore di benzina.

Ha fatto impressione la nostra frase *abolito il sistema empirico della gradazione* che noi abbiamo scritto parlando delle Grandi Manovre 1907. E come avremmo dovuto chiamare un sistema che può trarre in inganno un consumatore di benzina? Ci si obbietta che, attualmente, non vi è altro mezzo per poter chiamarsi sicuri sulla qualità del prodotto e che, ad ogni modo, ricorrendo ad analisi chimiche, la spesa e la comodità per farle eseguire, non sono nè compatibili sul costo del prodotto nè facili per la maggioranza dei nostri affiliati.

Noi rispondiamo semplicemente che sta nei negozianti il vendere un prodotto che abbia i requisiti voluti: chè cioè vendano una benzina distillabile completamente con oltre i 100° C. Ma siccome non siamo ancora in grado di suggerire un mezzo facile di assaggio, concluderemo così: momentaneamente, tanto perchè i nostri affiliati si tengano provvisti di merce, si acquisti benzina di gradazione non superiore a 0,700. In seguito il Touring potrà dare insegnamenti. Non si dica però che la gradazione fin quì usata, dica il vero sulla qualità della benzina. Ciò non è e non può essere.

Per ottenere dalla benzina dei vapori di idrocarburi, è indispensabile di farla passare dallo stato liquido, in cui essa si trova, ad uno stato intermedio fra il liquido ed il gasoso: cioè in quello di ebollizione. Ora, date le temperature normali dei carburatori in uso, (non parliamone poi se si considerano *a freddo*, cioè al momento della messa in marcia del motore) impiegando delle benzine che contengono pa[r] volatili solo ad alte temperature, cosa avremo, dopo che serbatoio avrà ceduto le parti meno pesanti? Semplicemen[te] l'arresto del motore. La pratica insegni.

Ripetiamo: usare *per ora* benzina non superiore ai gra[di] 0,700 è prepararsi ad abolire il sistema empirico di tale gr[a]dazione.

Nel numero scorso abbiamo detto del servizio per Grandi manovre.

Ecco quanto riceviamo in proposito dal Comando d[el] Corpo di Stato Maggiore:

Roma, addì 8 ottobre 1907.

Durante le decorse grandi manovre, questo Coman[do] ha avuto modo di constatare il lodevole ordinamento d[el] servizio di benzina e di lubrificanti per le macchine autom[o]bili fatto nel territorio delle manovre stesse.

Poichè a tale ordinamento ha concorso in buona par[te] il riparto benzina di codesto Club, mediante i provvedit[ori] ad esso affiliati ed anche col diretto intervento del ripar[to] stesso, così sento il dovere di ringraziare vivamente codes[ta] presidenza per il grazioso concorso prestato e per il mo[do] rapido e lodevole con cui il rifornimento delle macchine [h]a sempre proceduto.

Colla massima osservanza e considerazione

Il tenente generale
Capo del Riparto Intenden[za]
firmato: G. PRUDENTE.

Ancora una riduzione del dazio sulla benzina.

Nel nuovo trattato di commercio fra l'Italia e la Russi[a] figura la riduzione del dazio d'importazione in Italia, sug[li] oli minerali non pesanti; le L. 24 attuali verrebbero dim[i]nuite col 1 gennaio 1911 a L. 16.

Ma fra tre anni in quali considerazioni sarà tenuta [la] benzina? Certamente che se nessun altro prodotto veri[à] a sostituirla o a diminuirne il consumo, la diminuzio[ne] del dazio rappresenterà un vantaggio per l'automobilism[o]. Ma vi sono di mezzo 3 anni, e in tre anni potrebbe ca[m]biare di molto il sistema di carburazione dell'aria:

IV. - Benzina.

Nuovi affiliamenti.

507\. ALTAMURA (Bari). — *Cherubino Giorgio*, articoli tecnici, via Teat[ro] Mercadante, palazzo del Teatro. Benzina 670/680 a L. 1,15 al ch[g.] Vacuum Mobiloil A, B, C, in latte da chg. 1 L. 2,90; da chg. [3] L. 6,60; da chg. 5 L. 11. Auto Velocité Mobiloil A, B, C, in lat[te] da chg. 1 a L. 2,75; da chg. 3, L. 6, da chg. 5, L. 8,80, sciol[to] L. 0,70 al chg. Vacuum motor Grease in scatole da chg. 1, L. 2,2[5]; da chg. 2, L. 5; da chg. 5, L. 12. Carburo di calcio a L. 0,45 [al] chg. Orario tutto il giorno — Recapito per le ore di chiusura pres[so] il portiere del Teatro — suonare il campanello.

508\. BIELLA (Novara). — *Drogheria Bioglio*, via Umberto, 30. Benzi[na] 695/700 a L. 0,90. Oleoblitz e Vacuum Oil in latte da chg. 2,500 [a] L. 5,75; da chg. 5 a L. 8; da chg. 10 a L. 12; da chg. 20 a L. 2[...] Grasso della Società Stern Sonneborn in scatole da chg. 1 a L. 1,4[...] Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale dalle 6,30 alle 21; festivo dalle 6,30 alle 12 e dalle 14 alle 17.

509\. BRESCIA. — *Coppi Filippo*, droghe coloniali, Corso Magenta. Be[n]zina 695-700 a L. 0,95 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 [a] L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 4; sciolto a L. 0,[...] al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80. Carburo [di] calcio a L. 0,45 al chg. Orario feriale dalle 7 alle 22. Recapito, Cor[so] Zanardelli, 21.

510\. CASALPUSTERLENGO (Milano). — *Semenza Gaetano*, drogheri[a] via Garibaldi, 6. Benzina 695/700 a L. 0,90 al chg. per meno [di] chg. 15; per maggior quantitativo L. 0,80 al chg. Oleoblitz in lat[te] da chg. 2,500 a L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 0,500 [a] L. 0,75. Carburo di calcio a L. 0,90 al chg. Orario: feriale dalle [...] alle 22; festivo dalle 6 alle 12 e dalle 17 alle 22. Recapito per le o[re] di chiusura presso il Caffè Grossi Pietro in via Garibaldi, 4.

511\. DARFO (Brescia). — *Farmacia Fanzago* diretta dal sig. Agosti[no] Romagnolo, via del Ponte. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. Ole[o]blitz in latte da chg. 0.500 a L. 1,25; da chg. 2,500 a L. 4,50. sciol[to] a L. 1 al chg. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Carbu[ro] di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale o festivo dalle 6 alle 2[...] Campanello per la notte.

512\. FAENZA (Ravenna). — *Cicognani Pompeo*, mesticheria, via Evan[]gelista Torricelli, 7. Benzina 670/680 L. 1 al chg.; 695/700 L. 0,[...] al chg. Oleoblitz e Olio Touring in latte da chg. 1 a L. 2: da ch[g.] 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50 Grasso Reinach in scatole [da] chg. 1 a L. 1,50. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario feria[le] dalle 5,30 alle 21; festivo dalle 5,30 alle 13. Recapito per le ore [di] chiusura presso il proprietario stessa via N. 26.

513\. GIUSSANO (Milano). — *Baio Natale*, drogheria, Piazza Roma, Benzina 695/700 a L. 0,90 al chg. Olio della Vacuum Oil Compa[ny]

in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1: fluido L. 2,10, denso L. 2,20, extra denso L. 2,30; da chg. 3: fluido L. 4,50, denso L. 4,80, extra denso L. 5; da chg. 5: fluido L. 7,30, denso L. 7,60, extra denso L. 7,90; sciolto: fluido L. 1, denso L. 1,10, extra denso L. 1,20 al chg. Grasso della Vacuum Oil Company in scatole da chg. 1 a L. 1,90; da chg. 2 a L. 3,70; da chg. 5 a L. 9,50; sciolto a L. 1,25 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo dalle 6 alle 21,30.

514. MILANO. — *Caccia A. & Figlio*, carboni, benzine, ecc., via Borgonuovo, 15, Benzina marca *Veloxine* 695/700: per non meno di una latta (tipo petrolio) L. 1,10 al chg. latta per merce; per quantitativi maggiori L. 1 al chg., sempre merce confezionata in latte tipo petrolio. Olii della Vacuum Oil Company: fluido, denso, extra denso, in latte da chg. 1, rispettivamente L. 2,30, L. 2,40, L. 2,50; in latte da chg. 3, idem L. 4,80, L. 5,20, L 5,40; in latte da chg. 5, idem L. 7,80, L. 8,30, L. 8,80. Vacuum motor Grease in scatole da chg 1, L. 2; da chg. 2, L. 4; da chg 5, L. 10. Orario: feriale dalle 8 alle 12 e dalle 13,30 alle 19; festivo dalle 9 alle 12.

515. MONTELEONE DI CALABRIA (Catanzaro). — *Castagna Pasquale*, commerciante generi diversi, corso Umberto I. Benzina 695/700 a L. 1,25 al chg. (compreso dazio comunale di L. 0,65 al chg.) Il prezzo dei lubrificanti li daremo il numero prossimo. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario feriale e festivo dalle 5 alle 22. Recapito per le ore di chiusura presso il proprietario stessa casa.

516. ODERZO (Treviso). — *Scarpa e Rocco*, ferramenta, via Maggiore Benzina 670/680 (compreso il dazio comunale di L. 3 %, chg.). L 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 L. 2,25; da ckg. 2,500 a L. 4,50; da chg 5, L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1, L. 2; da chg. 5, L. 7,50. Carburo di calcio a L 0,50 al chg. Orario feriale dalle 7 alle 19; festivo dalle 7 alle 12. Recapito per le ore di chiusura presso l'abitazione dei proprietari.

517. ORISTANO (Cagliari). — *Galasso Filippo e Figli*, esplodenti, Piazza Roma 1. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. (compreso il dazio comunale di L 3,75 % chg.). Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 5; da chg. 5 a L. 8 (compreso il dazio comunale di L. 6 % al chg.). Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 5 a L. 8,50 (compreso il dazio comunale di L. 6 % chg.). Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. (compreso il dazio comunale di L. 5 % chg. Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 12. Recapito per le ore di chiusura presso il proprietario alla sua abitazione in Piazza del Duomo, 1.

518. ROGLIANO (Cosenza). — *Bendicenti Giacinto*, farmacia, viale Margherita, 84. Benzina 695-700 a L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7 50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2; da chg. 5 a L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 21. Recapito per le ore di chiusura presso il falegname Tommaso Manico, stessa casa.

519. SAVONA (Genova). — *Sguerso Vincenzo di Domenico*, drogheria e pasticceria, via Luigi Corsi (angolo via Guidobono), 6. Benzina 695/700 a L. 1 al chg. Olî Auto Velocité A in latte da chg. 3 a L. 5. Grasso Vacuum in scatole da chg. 2 a L. 3,70. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo dalle 6 alle 12. Recapito per le ore di chiusura, presso l'abitazione del proprietario in via Montenotte N. 14-1.

520. SENIGALLIA (Ancona). — *Bonvini Arturo*, biciclette, corso Vittorio Emanuele. Benzina 670/680 L. 1,05 al chg. Olio della Vacuum Oil Company in latte da chg. 1 a L. 2; sciolto L. 1,40 al chg. Grasso pure della Vacuum in scatole da chg. 1 a L. 1,90; sciolto, L. 1,40 al chg. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario: feriale e festivo, dalle 6 al tramonto. Recapito per le ore di chiusura all'abitazione del proprietario via Teatro (vicino all'officina).

521. VITERBO (Roma). — *Dova Felice*, farmacia, via Principessa Margherita, 15-15 F. Benzina 695-700 a L 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 a L. 2,25. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2. Orario feriale e festivo dalle 5,30 alle 22.

Variazioni.

BERGAMO. — *Richelmi L.* Il prezzo della benzina per quantitativi inferiori a chg. 25 non è di L. 0,65 come stampato nella *Rivista* di Luglio, bensì di L. 0,85.

CERA (Cuneo). — *Farmacia Centrale.* Tiene di nuovo la benzina 695-700 a L. 1 al chg.

CAMERLATA (Como). — *Ved. Grigioni e figli.* Cambiato la Ditta. Ora *Grigioni e Bianchi.* Il prezzo della benzina 680-690 L. 0,80 al chg.

CAMPO LIGURE (Genova). — *Farmacia Leone Felice.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg.

CHIASSO. (Canton Ticino). — *Molteni Luigi.* Il prezzo della benzina è aumentato a L. 0,65 al chg.

COLICO (Como). — *Beriera Onorato.* Il prezzo della benzina è portato a L. 1,15 al chg.

COMO. — *Ved. Grigioni e figli.* Cambiato la Ditta. Ora: *Grigioni e Bianchi.* Il prezzo della benzina 680-690 L. 0,80 al chg.

CONEGLIANO (Treviso). — *Drogheria Francesco Bortolon.* Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,95 al chg. per la qualità Germania e L. 0,80 al chg. per la nazionale.

GALLARATE (Milano). — Società Commerciale Gallaratese, *Leva Minoli e C. successore a Leva Angelo.* Il prezzo della benzina è ridotta a L. 0,80 al chg.

GIUSSANO (Milano). — *Steffano Carlo*, ceduto il negozio a *Baio Natale.* (Vedi sopra le nuove condizioni).

ODERZO (Treviso). — *Manfren F. farmacia.* Cessato l'affiliamento.

PALAZZOLO SULL'OGLIO (Brescia). — *Noris Emilio.* Il prezzo della benzina per la sola qualità 695-700 è diminuito a L. 0,85 al chg Abolita l'altra gradazione di 670-680.

VITERBO (Roma). — *Farmacia A. Serpieri.* Il nuovo indirizzo è Corso Vittorio Emanuele N. 25-A. Il prezzo della benzina è diminuito a L. 0,90 al chg.

Elenco dei Candidati

soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1.° al 31 Ottobre 1907.

Soci vitalizi. (*)

ABBIATEGRASSO, avv. Franco Kluzer — **AQUILA**, Mattioli Temistocle — **ARENZANO**, il Comune — **BOLOGNA**, S. E. Hussein Chèriff Bey — **BUENOS AYRES**, Ferro Alessandro — **CATANIA**, Delle Torrazze bar. Giov. Romeo — **GARLASCO LOMELLINA**, il Comune — **KONIGSTEIN**, Breul Bernardo Emilio — **MANTOVA**, Norsa dott. Annibale — **MILANO**, Belloni ing. Antonio; Comboni ing. Eugenio — **NAPOLI**, S. A. R. La Duchessa d'Aosta — **NOVARA**, il Comune — **QUARTO AL MARE**, Piaggio Faustino G. — **REGGIO CALABRIA**, Gagliardi M.se Francesco — **RIPABOTTONI**, Cappuccilli Vincenzo — **S. ZACCARIA**, Manzoni conte Tomaso — **TARCENTO**, Serafini G. B. — **TORINO**, Peracca avv. cav. Alfredo, Quaranta Piero — **TUCUMAN**, Bossi Edoardo — **VERCELLI**, Badino Luigi — **VERONA**, Campostrini ing. Giov. Antonio.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. - *Asti.* — Bosozzi Attilio.
Casale Monferrato. — Acuto Agostino, Prandi dott. Adolfo.
Ovada. — Gazzo Virgilio.
Piovera. — Balbi Piovera conte Francesco.
S. Paolo della Valle. — Fassone Antonio.
ANCONA. — Giusberti Alberto, Trevi Giacomo, Vodret ing. Efisio
AQUILA. - *Ofena.* — Delfino Beniamino.
BARI. - *Altamura.* — De Nora ing. Michele, Santoro avv. Lorenzo.
BELLUNO. — Roissard di Bellet Vittorio.
Vigo. — Ronzon Angelo.
BERGAMO. — Cavalli Carlo, Roncalli conte Giulio, Solini geom. Arturo.
Ardesio. — Zucchelli Bortolo.
Calolzio. — Bosisio Emanuele, Danelli Camillo.
Caravaggio. — CASAGRANDE ANGELA.
Leffe. — De Ruschi Francesco.
Torre Boldone. — Rossi rag. Rinaldo.
BOLOGNA. — Calabi ing. Ugo, Landini Gustavo, Poruis avv. Gossner, Pincherle prof. Salvatore, Puglioli ing. Pietro, Ruggi comm. prof. G., Som Carlo.
Imola. — Dalla Volpe dott. Giuseppe.
Mezzolara. — Fiorini Ottavio.
Molinella. — Marzocchi Luigi.
BRESCIA. — Castagneto Renzo, Facchinetti ing. Battista, Fiorini dott. Riccardo, Perucchetti dott. Gino, Prandelli Arturo, Roggero Giuseppe.
Castenedolo. — Brivio Andrea, Ghiselli Giuseppe.
Erbusco. — Zamboni Francesco.
Gardone. — GIGOLA NINY
Gottolengo. — Villa Ottorino.
Rovato. — Mauri Emilio, Taddei Severino.
Salò. — Battisti A., Leonesio cap. Vittorio.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Toscolano — Locatelli Tito.
CAGLIARI — Pirastri Giovanni.
Sanluri — Dessì Giuseppe.
CASERTA. - *Arce.* — Tronconi Alfonso.
Minturno. — Conte Raffaello.
S. Maria di Capua. — Cacherano d'Osasco conte Enrico.
CATANZARO. — Galiano Amedeo.
COMO. — Cappi Francesco, Romegialli Luigi.
Cernusco Lombardone. — Villa Francesco.
Ispra. — Dreyer Jean.
Lambrugo. — Zanelli Decio.
Menaggio. — Airoldi Pietro.
Olginate. — Gilardi Giacomo.
COSENZA. — Mollo bar. ing. Edoardo.
Cerzeto. — Andreotti Loria march. Edoardo, NATALI prof. USILIA.
Mongrassano. — Dattilo prof. Nino Bixio.
Paola. — Gambino ing. Pietro.
CREMONA. — Pozzali Celestino, Rossetti Arturo, Scaltriti Alfredo.
Stagno Lombardo. — Guindani Ottorino.
CUNEO. — Villa Guido.
Benevagienna. — Fenoglio dott. Bernardo, Sicca geom. Pietro.
Ceva. — Actis Maurizio.
Savigliano. — Brignolio Giuseppe.
FERRARA. — Sabatini Silvio.
Copparo. — Santamaria Giuseppe.
Masitorello. — Ferri Santo.
FIRENZE. — Binassi Mario, Ceccotti Ugo, Comani Francesco, Giorgi ing. Pier Luigi, Samory Aldo, Tarchi Paolo.
Barberino di Mugello. — Da Barberino Raoul.
Pistoia. — Ieri Luigi, Vannini Egidio.
FOGGIA. — Pantoli ing. Lodovico.
FORLI'. — Marchetti cap. Rodolfo, Ruffilli Innocenzo.
GENOVA — Angelini Pietro, Berna Guido, Bollo Giacomo, Bonino Pietro, Buffadossi Giovanni, Buratti avv. Luigi, D'Agliano nob. Giuseppe, D'Agliano nob. Nicola, DeBenedetti avv Aronne, Figallo Luigi, Frondle Goffredo, Lercari Ernesto, Marcenaro Riccardo, Monteverde Nicolò, Morello Paolo, Mussi Giuseppe, Nizza Agostino, Razzeto don Angelo, Sanguineti Giuseppe, Verole Bozzello rag. Benvenuto, Verona Fausto, Vita Piove avv. Gerolamo, Zanetti ing Alfonso
Borzoli — Ardissone don Antonio.
Carcare. — Unione Sportiva Carcarese
Cogoleto. — Bianchi Mario.
Isola del Cantone. — Persano dott. Costante, Picollo G. B., Rivara, G., Tisci G. B.
Recco. — Cabros don Efisio.
Sampierdarena. — Pizzorno don Domenico.
S. Margherita. — Vinelli Manuele.
Sarzana. — Frediani Ivo.
Savona. — Magnano Angelo.
Sestri Levante. — Georges Teodoro.
Spezia. — Bencini Mario, Bianchi ing. Attilio, Sommarigo Angelo.
GIRGENTI. - *Aragona.* — Morreale bar. A.
GROSSETO. - *Follonica* — Mazzi dott. Luigi.
LIVORNO. - *Portolongone.* — Perez Adolfo.
LUCCA. - *Bagni di Montecatini.* — Del Rosso Armando.
Ghivizzano. — Pacini Luigi.
MACERATA. — Pantaleoni Adelchi.
MANTOVA. - *Castelbelforte.* — De Marchi Giuseppe.
MASSA-CARRARA. — Nardini avv. Luigi.
Grondola. — Castellotti don Luigi.
MESSINA. — Mancra Mario
MILANO. — Bernocchi Rodolfo, Bichi Mariano, Boldrini Celeste, Bonfanti Alcide, Borsotti avv. Riccardo, Bruno Mario, Cattaneo Rinaldo, Coelli Cesare, Crocchini Vittorio, Dacomo Antonio, Della Giusta ing. Fausto, Fumagalli Camillo, Ghezzi Enrico, Giacoma Rosa Domenico, Gualtieri Domenico, Guglielmi Guido, Ienny ing. Giacomo, Loaldi Luigi, Luchini don Carlo, Majorana Michele, Mosca Luigi, Odescalchi dott. G. B., Oertly Enrico, Onderka Carlo, Pantalini don Ambrogio, Pestalozza ing. Antonio, Pizzali Alessandro, Prada Martino, Sala Achille, Sanguini Guido, Traldi Alberto, Verga Mario.

Barlassina. — Bellotti Natale.
Cabiate. — Colombo rag. Vincenzo.
Codogno. — Tanfini Ferruccio.
Legnano. — Il Comune.
Meda. — Campagnoli Camillo Mariani Luigi, Posca rag. Ettore.
Paullo. — Melzi ing. Enrico.
Rescaldina. — Caspani don G.
Sesto S. Giovanni. — Perinetti rag. Antonio.
Trezzo d'Adda. — Busatto G.
MODENA. — Boni Gustavo, Verona Mario.
Fiumalbo. — Vicini dott. Michele.
Massa Finalese. — Monelli L.
Riolunato. — Gallois conte Alberto.
Zocca. — Curzi avv. Fernando, Maccagni Giovanni, Ronchi Alfonso.
NAPOLI. — Brun ing. Stefano, Caldarelli Ferdinando, Da Passano march. Alberto, Dell'Isola Enrico, Denis G. di Luggo J., De Santis Salvatore, D'Ischia ing. Achille, Falcò Stefano, Garolla Roberto, Molinari dott. Romeo, Monetti Felice, Moschetti rag. Luigi, Volpe Raffaele, Walter dott Arthur.
Pozzuoli. — Fisco Alfredo.
S. Giovanni a Teduccio. — Tarallo Angelo.
NOVARA. — De Liguoro ten. Vincenzo.
Arona. — Locatelli don G.
Biella. — Coda Guido, Rappis Amilcare.
Casapinta. — Bassetti Giovanni.
Domodossola. — Darioli not. Giuseppe.
Galliate. — Bignoli Giusto A.
Granozzo. — Repossi Gustavo.
Quarona Sesia. — Marone Giacomo.
PADOVA. — De Giuli cav. Giuseppe.
PALERMO. — Cipolla Pietro, Ciuppa Tosca Francesco, De Sarzana comm. Iguazio, Frangipane Francesco, Lojacono Costantino.
Gangi. — Restivo prof. Santi.
PARMA. — Capella avv. Annibale, Franchini Giuseppe, Gallinella Uldarico, Pumelli Giuseppe.
Fornovo. — Taverna Italo.
PAVIA. — PERETTI RITA.
Corana. — Barenghi Carlo.
Voghera. — Ferlini rag. Felice.
PERUGIA. - *Foligno.* — Brogi Giulio.
Sigillo. — Bartocci Enrico, Bartoletti not. Francesco.
Terni. — Grottendieck ing. Paolo.
PESARO. — Del Puglia Vincenzo.
PISA. - *Calcinaja.* — Lawley Carlo.
Pontedera. — Maglioli cav. avv. Francesco, Superno dott. Francesco.
PORTO MAURIZIO. - *Olivetta S. Michele.* — Cotta Natale.
S. Remo. — Gilli Franco Giulio.
POTENZA. - *Lagonegro.* — Petti Roberto.
RAVENNA. — Schmidt Adolfo.
REGGIO EMILIA. — Tricerri Ferruccio.
ROMA. — Castellani Luigi, Ceci ing. Pietro, Marzari Armando, Nepoti Giuseppe, Petazzi rag. Ercole, Raineri Giuseppe, Saffi Giorgio, Toscani Aristide, Tosi Alessandro.
Guarcino. — Zangretti Egidio.
Marino. — Carletti conte Gioachino, Carlomagno Mario.
ROVIGO. - *Ficarolo.* — Mezzadroli dott. G.
SALERNO. — Granozio prof. Francesco.
Badia di Cava. — Molinari prof. Giovanni.
Cava dei Tirreni. — Siani Antonio.
SASSARI. - *Berchidda.* — Cossu Giov. M.
SIENA. — Maiorfi Bruno, Ponticelli Francesco.
S. Giminiano — Bagnacci Guido.
TERAMO. - *Giulianova* — Cichotti Giuseppe
TORINO. — Chiosso dott. Sebastiano, Cibrario conte avv. Luigi, Conti Manlio, Craveri rag. Giovanni, Dal Vesco Renato, Ferrari Federico, Franco avv. Leone, Inzani Alberto, Lavagno Pietro, Lunati Francesco, Pangella dott. Giorgino, Prochet Ernesto, Radino cav. Bartolomeo, Ravasenga Carlo, Ravasenga Giuseppe, Terracini Elia.
Brozolo. — Marchisio Marino.
Ivrea. — Chioves Giuseppe.
Pincrolo. — Campanari Francesco Maria, Gallina Antonio, Messina Leonida.
Romano Canavese. — Sprecher ing. Giulio.
Venaria Reale. — Barberis Ubaldo, Municipio, Perino geom. Francesco.
TREVISO. — Baseggio cap. Cesare, Zampieri Guido.
Chiarano. — Storti Giovanni.

Colle Umberto. — Lucheschi Giacomo.
Oderzo. — Saccomani Vincenzo, Scarp[...] Mario.
Salgareda. — Rebecca Carmelo.
UDINE. - *Artegna.* — Società Unione C[...]clistica.
Bonzicco. — Bertolissio Ruggero.
Casarza. — Bergamo Narciso.
Erto-Casso. — Borsini dott. C.
Pordenone. — Zannerio Giorgio.
S. Vito al Tagliamento. — Martelli Gu[...]glielmo.
Sudrio. — Nodale Romano.
VENEZIA. — Barozzi Sebastiano, Ma[...]chesi Alessandro, Scarpa Angelo, Vie[...]na Angelo.
Mirano. — Comune.
VICENZA. — Comune, Salbe Ubaldo.
Enego. — Caligara Francesco.
Thiene. — Rossi Luigi.
COLONIA ERITREA. - *Barentù.* — Cris[...] cap. cav. Francesco, Lezzi Luigi.

Estero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Scomp[...]rini Stefano.
TRENTINO. — *Arco.* — Pinter Adol[...]
Cles. — Giupponi Mario.
Riva di Trento. — Isnenghi Luigi, Mio[...] Luigi, Olivetti Angelo, Paicher Audre[...] Poli Filiberto, Poli Luigi.
Torbole. — Pontalti dott. Riccardo.
Varone di Riva. — Fiorio Guido.
PROVINCIE DIVERSE. - *Zara.* — R[...]dovani Stanislao.

Francia.

Chambery Joppet. — Sollier Michel.
Parigi. — Du Dognon Bar. J., Mahan Fr[...]derich Augustus, Société Générale de Automobiles Industriels.
Romilly sur Seine. — De Tomasi Dom[...]nico.
Vichy. — Maniezzi Italo.

Germania.

Glogaù. — Flemning Carl.
Trier. — SALVANOS THEA.

Svizzera.

CANTON DI ZURIGO. - *Winterthur.* — Foa Purtèr, Stoppani Emilio.
CANTON TICINO. - *Lugano.* — Cresci[...]nini Leopoldo, Wirth Roberto.
S. Moritz. — Bayard Cutting W.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Mexico — Del Rio ing. Jorge.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

São Roque. — Sarti Luigi.

Uruguay.

Montevideo. — Andreatto ing. Carlo, A[...] Castaldo Alfonso, Figueira prof. Gio[...]vanni F.
Paysandú. — Romby Manuel E.

Posizione dei Soci al 15 novembre 1907

Soci annuali al 15 ottobre 1907 . .	N. 58 57[...]
Soci nuovi dal 15 ottobre al 15 novembre 1907	» 26[...]
	N. 58 83[...]
Dimissionari, irreperibili, morosi .	» [...]
Soci annuali al 15 novembre 1907	N. 58 83[...]
Soci vitalizi al 31 dicembre 1906 N. 1259	
» » dal 1 gennaio al 15 novembre 1907 » 366	1 62[...]
Totale soci	N 60 46[...]

INDICE DELLA RIVISTA DEL TOURING 1907

I. — INDICE PER MATERIE.

AFFISSIONI.

ALBERGHI.

AERONAUTICA.

ALPINISMO.

ANNUARI.

ASSEMBLEE E SEDUTE.

AUTOMOBILISMO.

BENZINA E PETROLIO.

BERSAGLIERI CICLISTI.

BIBLIOTECA.

ESPERANTO. pag.

ESPOSIZIONI.

FACILITAZIONI AI SOCI.

FARMACISTI.

FERROVIE E TRAMVIE.

GARAGES.

INONDAZIONI.

LAGHI ITALIANI.

LOCALITA' E MONUMENTI.

MANIFESTAZIONI TURISTICHE E SPORTIVE. pag.

MECCANICI.

MEDICI.

MEZZI DI TRASPORTO.

MOTONAUTICA.

MOVIMENTO FORESTIERI.

NAUTICA.

PASSAGGI A LIVELLO.

PERSONALIA.

PREMI DI COLLABORAZIONE.

PREMI AI SOCI BENEMERITI.

PUBBLICAZIONI DEL TOURING.

pag.

PUNTI DI VISTA (I PIU' BEI) D'ITALIA.

QUOTA SOCIALE.

RIMBOSCHIMENTO.

RIVISTA.

II. — INDICE PER AUTORI.

Ufficio di Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14. — Direttore della *Rivista*: Prof. Ottone Brentari. — Gerente Responsabile: Ferruccio Giobbi.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO Via F. Guicciardini, 5.

Appunti relativi alla Carta d'Italia

del T. C. I. di 1:250000

L'iniziativa del Touring.

⁂ La Carta d'Italia a 1 : 250.000 del Touring rappresenta « un momento » nella cartografia italiana, sia come tecnica, sia come esempio di iniziativa.

Da questo secondo punto di vista essa merita una benevola attenzione, poichè nessun sussidio, sia morale, sia materiale, ebbe l'Istituzione a tentare un'opera che è unica in Italia ad aver avvicinato le maggiori estere. In Italia nessuna Carta d'Italia esiste a scala uguale o consimile, sebbene da molti richiesta ed esistente in tutti gli Stati. Una sola fu avviata contemporaneamente a quella del T., ma con intenti speciali limitati e con mezzi tecnici assai diversi.

La Carta, in 58 fogli (con 58 indici parziali, uno generale, e una Relazione del lavoro) non è disegnata su pietra, ma incisa e colla montagna a tratteggio. Da ciò si comprende come indipendentemente da altri motivi, l'impegno finanziario del T. è assai notevole e testifica perciò anche del suo coraggio.

La propaganda per la media coltura.

⁂ Dal punto di vista della diffusione della coltura, la Carta del T. avrà un'influenza enorme che nessun editore potrebbe raggiungere mai. Essa viene distribuita gratuitamente in un periodo di 5 anni ai Soci del Touring. Questi sono ora quasi 60.000 e saliranno certo a oltre 100.000 in breve. La Carta sarà diffusa perciò in un quantitativo medio di *almeno* 100.000 copie complete, ossia 5.800.000 fogli. Ognuno di questi fogli che arriva al destinatario isolatamente è oggetto di studi accurati o almeno di attenzione; e non solo della sua, ma della sua famiglia e dei suoi amici. Mai l'Italia sarà stata così considerata. Senza stanchezza, a molte riprese, per naturale curiosità, che nasce anche da un simpatico graficismo, ogni regione verrà successivamente abbracciata in un colpo d'occhio, e ne saranno discussi i rapporti topografici. Città e paesi, monti, acque, comunicazioni stradali o ferroviarie, coste, laghi, mari, isole, tutta la congerie di fatti che una carta precisa ed accurata pone sott'occhio, svegliando curiosità, ricordi, paragoni, passeranno sotto gli occhi di centinaia di migliaia di italiani, ad ogni arrivare di Foglio. Il Touring spera che Enti importanti: lo Stato, le Provincie, i Comuni, i grandi Istituti, le Amministrazioni Ferroviarie, l'Esercito trovino anche motivo di acquisti in blocco e distribuzione della Carta in ambienti ove essa penetri quasi a forza per l'effetto miracoloso della fornitura gratuita o d'ufficio, e contribuisca al sostrato della istruzione generale nazionale.

La carta è tutta lavoro italiano.

⁂ La direzione della Carta fu affidata a L. V. Bertarelli, l'autore delle Guide del Touring, attualmente Vice-Direttore dello stesso. Esso è coadiuvato da una Commissione amministrativa di Colleghi del Consiglio. L'esecuzione è affidata all'Istituto Geografico G. De Agostini di Roma, il cui titolare è certo l'uomo che in Italia, meglio di ogni altro, per preparazione di studi e per pratica e abilità tecnica poteva aspirare ad assumere questo lavoro. Il suo stabilimento, già noto per ottimi lavori, si è ampliato, si è munito delle macchine e dei dispositivi più perfetti speciali alla cartografia e del personale più adatto allo scopo — personale che, come è noto, è parte fondamentale della riuscita, tanto per la parte di impianto scientifico che per il disegno, che per la incisione, che per la litografia. Così per la prima volta si intraprende in Italia, al di fuori di quanto è dovuto al benemerito Istituto Geografico Militare, un'opera cartografica di tale ampiezza, con intendimenti così seri e mezzi tecnici così completi.

Perchè si è fatta la carta a colori.

⁂ La Carta del Touring non è una semplice riduzione delle Carte fondamentali dell'I. G. M. Se le levate di campagna dell'opera magistrale che la legge del 1860 ha creato per i pubblici scopi ne forma la base, molti elementi diversi, e parecchi nuovi, vi entrano, tanto in forma estetica che tipografica.

La concezione di una Carta d'Italia a scala media non è facile. Non può essere la stessa di una a grande scala, che si riassume specialmente nel dare le più numerose e complete particolarità del terreno. Una carta a scala media necessariamente deve essere sfollata, e lo sfollamento è tra le cose più difficili. Selezionare vuol dire « sopprimere certi dati per metterne altri in evidenza », scelta delicata che esige una chiara veduta degli scopi.

Poi la insufficienza degli spazi disponibili obbliga a ricorrere ai colori. L'I. G. M. usò, in generale nella sua produzione, poca simpatia per i colori, benchè nulla renda più leggibile una carta che l'uso di diverse tinte, di cui ciascuna mette in luce una serie di notizie e le isola per così dire dalle altre, rendendo meno facile la confusione. Immaginate dei nomi stampati in nero sul tratteggio nero della montagna, con strade in nero, acque in nero e confini in nero. Supponete ora la stessa carta dove invece le strade nere si differenzino dalle acque celesti e i

pazione di uno spazio maggiore del corrispondente al fatto che si vuole rappresentare, ad esempio per le strade di grande comunicazione, che per essere più visibili hanno una larghezza maggiore di quanto sul terreno. Ma queste concessioni furono contenute entro i minimi limiti, contemperando le comodità dell'uso coll'esattezza più grande possibile delle notazioni.

L'incisione è una meraviglia di paziente lavoro. La sua bellezza si vede bene nella stampa, sebbene questa provenga, per necessità tecnica, dai trasporti che si fanno dalle pietre originali alle pietre del tiraggio. Può ben dirsi che nitidezza maggiore non è praticamente possibile o almeno facile. Tanto nel rapporto della redazione e del disegno che in quello dell'incisione e della stampa, l'Istituto Geografico De Agostini si è veramente fatto onore, ed ha dimostrato di potersi per l'avvenire assumere qualsiasi lavoro al pari delle più rinomate Case tedesche od inglesi. I suoi impianti attuali sono suscettibili di qualsiasi produzione e lo dimostra la ingente stampa di questa Carta, che richiama i maggiori tra i lavori cartografici.

Gli indici.

Gli indici dànno un'idea della ricchezza di dati della carta. I quattro fogli pubblicati contengono ben 6870 nomi. Non sarebbe agevole ritrovarli tutti su di ciascun foglio se non fosse stato fatto un indice coi richiami a quadratelli segnati con lettera e numero. Quando tutta la Carta sarà pubblicata si farà pure un indice generale.

Lo stato della pubblicazione è il seguente:

1ª Serie. Fogli pubblicati (Gennaio 1907) 9 (Torino); 10 (Milano); 16 (Genova); 13 (Venezia).

2ª Serie. Fogli che si pubblicheranno verso Maggio 1907: 27 (Civitavecchia); 28 (Roma); 34 (Frosinone); 35 (Napoli).

3ª Serie. Fogli che si pubblicheranno verso Settembre 1907: 3 (Como); 11 (Brescia); 17 (Pisa); 18 (Bologna-Firenze).

4ª Serie. In corso di preparazione quattro altri fogli.

I Fogli della 1ª Serie sono dati gratuitamente ai Soci del T. del 1906 e si possono acquistare per L. 2 complessive dai nuovi soci del 1907 all'atto dell'associazione.

I Fogli della 2ª e 3ª Serie (complessivamente 8) sono dati gratuitamente ai soci del 1907 oltre le altre pubblicazioni e i diritti di tessera.

Associazione annua al T. L. 6 per l'interno, L. 8 per l'estero. Buona entrata L. 2.

Associazione quinquennale L. 30 all'interno e L. 40 all'estero, con diritto ad elegante distintivo smaltato. Buona entrata L. 2.

Associazione vitalizia L. 100 all'interno e L. 125 all'estero, con diritto a distintivo in similoro a smalti.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

I sottoscritt Signor..................

del (paternità) ....

di professione ....

d'anni........ chiede di essere ammess....... in qualità di
vitalizio (1)
socio quinquennale (2) al T. C. I.
annuale (3)

Si dichiara edott . dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Firma leggibile..................

domiciliat . in .... Prov. di ......

Via .... N. ..

Firma del padre o tutore, o marito..............

Firma del socio presentatore..................

Da .... il.................. 190 ...

NOTA. — Ove non fosse possibile far controfirmare la domanda da un socio del T. fornire delle referenze.

(1) Versano una volta tanto { L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'Estero.
(2) Versano una volta tanto { L. 30 se residenti in Italia. / » 40 » » all'Estero.
(3) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia.
» » 8 » » 2 » all'Estero.

Unire alla presente il relativo importo e possibilmente la propria fotografia in formato piccolo per essere applicata sulla Tessera.

Incollare la presente sul tagliando di una cartolina-vaglia

On. Direzione del

TOURING CLUB ITALIANO

MILANO

14 — Via Monte Napoleone — 14

Il sottoscritto socio del T. C. I. con tessera N.......... spedisce la presente cartolina-vaglia di L.......... per l'acquisto dei primi quattro fogli della Carta d'Italia all'1 : 250.000.

Desidera glie ne sia fatto l'invio in..................(1) al seguente indirizzo:

Nome ....

Città ....

Via..................

Prov. di..................

(1) Rotolo senza pieghe o in buste.

Incollare la presente sul tagliando di una cartolina-vaglia

STAMP. EDIT. LOMBARDA DI MONDAINI

ANNO XIII - N. 12 DICEMRBE 1907

TOURING CLUB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

Tiratura copie 75 000

Esce nella seconda decade di ciascun mese

GRAND HOTEL
MILAN

NEW
DEPARTURE
il miglior mozzo del mondo
a scatto libero e freno
contropedale
Ecco il mio amico!
THE NEW DEPARTURE Co.
MILANO - Via G. Verdi, 11

APPARECCHI

Pocket KODAK Pieghevoli

da L. 57 in più

Caricabili e Scaricabili IN PIENA LUCE

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZIANTI
O PRESSO LA

KODAK SOCIETÀ ANONIMA
10, Via Vittor Pisani
34, Corso Vitt. Em. **Milano**

— CATALOGO N. 15
GRATIS A RICHIESTA

IMPORTANTE

Una fra le più importanti fabbriche di Automobili in Germania che costruisce tipi di primissimo ordine e eccessivamente semplici, cede i diritti di costruzione dei suoi tipi per l'Italia. — Preghiera di indirizzare le lettere all'Ufficio Pubblicità del Touring Club Italiano.

"ATRETOS"

Società Anonima - Capitale L. 780 000

IMPERFORABILI

per accidenti stradali delle gomme per Vetture
BREVETTATO — **Automobili e Cicli** — BREVETTATO

Sede: *ROMA,* Via Due Macelli, 66 — *Stabilimento:* *MILANO,* Via Carroccio, 3

AGENZIE

Lombardia e Liguria: Via Giuseppe Verdi, 5 - MILANO — **Veneto:** Piazza Cavour, 4 - PADOVA
PARMA e PROVINCIA: Via Borgo Scuderie, 11 - PARMA — **Emilia:** Via Fondo Banchetto, 14 - FERRARA
Lazio: Via del Pozzetto, 117 - ROMA — **Italia Meridionale:** Piazza Vittorio, 2 - NAPOLI

PHARES DUCELLIER
Exigez
la Marque
LES SEULS GRANDS-PRIX LIÈGE 1905
LES PREMIERS
HORS CONCOURS. PARIS 1900

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO

...l... sottoscritt... Signor ...

del (paternità) ...

di professione ...

d'anni ... chiede di essere ammess ... in qualità di

socio vitalizio (1) / annuale (2) al T. C. I.

Si dichiara edott ... dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Firma leggibile ...

...

domiciliat ... in ... Prov. di ...

Via ... N. ...

Firma del padre o tutore, o marito ...

...

Da ... il ... 190...

Firma del socio presentatore ...

(1) Versano una volta tanto L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'estero.
(2) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia / » » 8 » » » 2 » » all'estero.

Unire alla presente il relativo importo e possibilmente la propria fotografia in formato piccolo per essere applicata sulla tessera.

PREMI STRAORDINARI AI SOCI BENEMERITI DEL 1907

Diamo l'elenco completo dei premi straordinari (dovuti alla liberalità di alcuni fra i buoni amici del Sodalizio) che saranno estratti a sorte nel mese di gennaio fra tutti i soci che hanno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1907 dieci o più soci *optanti per il 1907*.

Nel prossimo numero daremo l'elenco dei ricchi e numerosi premi destinati ai soci benemeriti del 1908.

I soci che si trovano in queste condizioni concorreranno con un numero per ogni 10 inscrizioni procurate.

PRIMO PREMIO.

Dono della Ditta Ugo Bellani - Milano, Viale Monforte, 21.

Apparecchio fotografico pieghevole (fig. 1). E' costruito in alluminio — ricoperto di pelle — possiede la messa a fuoco per le varie distanze: soffietto a cono girevole, vetro spulito con paraluce, obbiettivo rettolineare con otturatore a tre tempi e scatto tanto a mano che a pera; diaframma a iride; spostamento dell'obbiettivo nei due sensi; riserva rovesciabile, per fotografie per l'alto e per il lungo; tre châssis metallici per lastre.

La Ditta U. Bellani, ottenne nel corrente anno una medaglia d'oro a Parigi e ad Anversa il Gran Premio e medaglia d'oro.

Fig. 1.

ALTRI PREMI.

Doni della Ditta Giovanni Hensemberger, Milano-Monza.

1 Accumulatore doppio di 100 Amp.-ora per automobili
1 » » 40 » » »
1 » » 20 » » motocicletta
1 » » 25 » » »

oppure in cambio di questi delle batterie di 8 volts per illuminazione domestica o per vetture, ecc.

Dono della Ditta Ernesto Reinach e C. - Milano, Via Lario, 90.

Una cassetta con 25 flaconi Olio purificato "*Swift Diamante*,, per macchine a cucire, per biciclette, per armi ed in genere per movimenti delicati e di precisione.

Dono della Ditta Toletti e Ferretti - Milano, Via Santa Maria alla Porta, 5.

"EXPO,, Camera-Macchina fotografica tascabile in forma orologio (fig. 2) con relativa cartuccia di 25 pellicole per istantanee e pose, con unito *Expo-ingranditore*, apparecchio per ingrandire e stampare direttamente dalle negative dell'"*Expo,,-camera* (formato francobollo) a cm. 5×7.

Fig. 2.

Doni della Ditta Fratelli Santini di Ferrara.

5 fanali acetilene a generatore separato e nichelati.

Dono della Ditta Giulio Marquart - Milano, Via Melegnano, 5.

Un mozzo **"Eadie,,** a ruota libera e cambio di moltiplica.

Doni della Ditta Pirelli & C. - Milano, Via Ponte Seveso, 21.

N. 2 paia di pneumatici completi per motociclo.
» 3 » » » » bicicletta.

Al socio sorteggiato è lasciata la scelta del tipo e delle misure desiderate.

Doni della Società Anonima Italiana "La Luminosa,, Genova.

5 Quote di associazione quinquennale al T. C. I.

Dono della Società Anonima Italiana "La Luminosa,, Genova.

Lastre fotografiche qualità e dimensione a scelta per un importo di L. 25.

Doni del Dott. Giovanni Santoponti - Roma, 43, Corso d'Italia.

10 copie dell'*Annuario della Fotografia* (anno IX-1907). A ciascuna delle 10 copie andrà unito un **Buono** che darà diritto al possessore di procurare le 8 annate precedenti mediante l'invio di L. 8 (invece di L. 13,75 prezzo corrente).

Mobiletti e Cartelle per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I.

MOBILETTO per la raccolta dei 58 Fogli piegati nelle buste come si spediscono ai Soci (fig. 1). Stile moderno, assai elegante a tinta noce naturale con cinque scomparti per dodici buste ciascuno e con fregi dorati. Misure: 58 × 43 ½ × 18. **Prezzo:** L. 10 preso alla Sede (spese d'imballaggio e di porto aggiungere pel Regno L. 2).

Fig. 1.

CARTELLA ATLANTE specialmente indicata per la raccolta dei Fogli stesi (fig. 2). Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati, colori, su disegni di Montalti. Misura centimetri 43×54. **Prezzo:** Tipo di lusso con fogli di classificazione L. 10, tipo comune L. 6. Aggiungere L. 0,60 per la spedizione nel Regno.

Fig. 2.

Minuterie.

BUSTA CELLULOIDE per lettura in foglio della Carta. Tipo per automobilista L. 2,50, Idem per ciclista L. 1,25.

TELARETTO con celluloide per lettura della Carta d'Italia; praticissimo per Automobilisti L. 5.

SOTTOMANO in celluloide per scrivania con un Foglio (quello che si desidera) della Carta d'Italia: L. 3.

PLACCATO in celluloide per parete con un Foglio (quello che si desidera) della Carta d'Italia L. 3.

I prezzi delle minuterie aumentano del 5 % per spedizioni nel Regno.

Cassa Mutua Cooperativa Italiana
per le PENSIONI
TORINO - Via Pietro Micca, 9 - TORINO

Attualmente ha un capitale di 27 milioni, 320 000 mila soci, e circa 480 000 quote.

Tutti vi si possono associare senza distinzione di età e di sesso, pagando L. 3 per tassa d'ammissione e L. 1,05 per quota mensile.

Le quote possono essere portate fino a dieci e dopo venti anni di pagamento si ha diritto alla pensione, che può servire secondo i casi, come fondo per disoccupazione, sciopero, malattia, dote, cauzione e che è fissata dallo Statuto Sociale, in massimo L. 200 per quota.

Si rimborsano le quote agli eredi, pagando il tenue premio di L. 0,15 per quota e per anno.

E' una Società eminentemente umanitaria e democratica che sospende dai pagamenti i soci colpiti da infortunio sul lavoro, o da malattia, gli orfani, i soci chiamati sotto le armi, ecc.

Offre le maggiori garanzie di sicurezza per la sorveglianza diretta del Governo, per l'impiego dei capitali, convertiti in rendita nominativa dello Stato.

Molte importanti inscrizioni collettive la rendono imponente e conosciutissima e l'onorificenze — Gran Premio — ottenuta all'Esposizione di Milano, la mettono al sommo di tutte le istituzioni congeneri.